MOTOR SPORT aktuell

Abo-Service, 70138 Stuttgart; Postvertriebsstück; Entgelt bez. ZKZ 09114

NR. 25 / 1. JUNI 2022

Ferrari-Taktik kostet Leclerc-Sieg

Pérez-Party in Monaco

56 Seiten

Moto2-WM in Mugello

Acosta bricht Márquez-Rekord

Motocross-WM in Madrid

Renaux gewinnt beide Läufe

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
IT € 3,80 · B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 25



24h-Rennen Nürburgring

Fan-Fest, Unfälle und Audi-Triumph



500 Meilen von Indianapolis

Marcus Ericsson schockt IndyCar-Elite



MotoGP: Rennen in Mugello

Ducati-Heimsieg dank Pecco Bagnaia

Inhalt

Automobil:

Motorrad:

Leserservice:



26 Das Saisonhighlight in der launischen Eifel: Wie schnitten die weiteren Klassen bei den 24h ab?

24H-MEDIA



34 Keine Rennen, dafür viele Fragen. Die Reifen bremsten die WTCR auf der Nürburgring-Nordschleife aus

WTCR



12 Mercedes punktet und hofft auf den Durchbruch mit dem W13. Die Ingenieure nennen ein Zieldatum

WILHELM

Editorial

Im Jahr eins nach der Pandemie setzt der Motorsport zum Höhenflug an: Beim Indy 500 oder am Nürburgring schauen so viele Menschen zu wie nie zuvor.

Was hat man uns zu Beginn der Corona-Pandemie nicht alles prophezeit: Den Untergang der Motorsportwelt, eine düstere Zäsur, von der sich der Rennsport auf zwei und vier Rädern nie mehr erholen werde. Im Jahr eins nach der Pandemie stellt sich die Lage recht eindeutig dar: Die Fans kehren an die Rennstrecken zurück, weder ist ein Abschwung beim Zuschauerandrang zu erkennen noch ein Abflauen des Interesses. Beim Indy 500 waren die Ränge am letzten Wochenende voll, beim 24h-Rennen auf dem Nürburgring waren exakt so viele Fans vor Ort wie im Rekordjahr 2019. Die Liste könnte man beliebig fortsetzen.

Eine Selbstverständlichkeit ist das nicht, aus mehreren Gründen: Erstens hat der Motorsport zwar schon vor der Pandemie gute Zahlen produziert, die Hoffnung machten, aber die wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Umwälzungen durch die Pandemie sollte man nicht kleinreden. Es ist verblüffend, dass die Highlight-Events genauso stark zurückkommen, wie sie vor der Pandemie waren. Zweitens ist der Krieg in der Ukraine kein Randereignis von untergeordneter Bedeutung, sondern womöglich eine weltpolitische Zäsur mit weitreichenden Konsequenzen.

Drittens ist der Transformationsdruck, den die Gesetzgeber über politische Regulation auf die Auto- und Motorradindustrie ausüben, ein massiver Unsicherheitsfaktor. Die geforderte Elektrifizierung der Antriebe stellt die Branche vor riesige Umwälzungen, die Milliarden-schweren Investitionen belasten die Etats und sorgen für Kürzungen in den Bereichen, die nicht essenziell notwendig sind – zum Beispiel im Motorsport. Noch schwerwiegender ist der Umstand, dass die Verunsicherung der Kunden zunimmt. Laut repräsentativen Umfragen erwägt nur ein Viertel aller Befragten in Deutschland überhaupt den Umstieg auf ein E-Auto. Das zeigt, wie viel Skepsis die Regulierungswut beim Endverbraucher auslöst. Das kann zu zwei Szenarien führen: Dass sich die Käufer von Autos oder Motorrädern vor lauter Frust aus dem liebgewonnenen Segment verabschieden und sich ein neues Hobby suchen. Oder, dass sich die Kunden ihrem Hobby eher noch stärker verbunden fühlen, auch um auszudrücken, dass ihnen die Regulierung nicht schmeckt.

Wer beim 24h-Rennen am Nürburgring über die Fanparkplätze lief und mit Menschen sprach, konnte schnell feststellen, dass eine „Jetzt-erst-recht-Mentalität" überwog: Motorsport sei ein schützenswertes Kulturgut, dass erhalten werden müsse. Mit der Elektrifizierung des Rennsports können die meisten Fans nichts anfangen, weder aus technischer Sicht noch aus der Unterhaltungsperspektive. Wer am Ring nach der Formel E fragt, erntet nur müdes Schulterzucken. Und jetzt kommt mein Punkt: Die große Mehrheit der Fans am Ring ist jung, nicht alt. Die Hersteller sollten sehr vorsichtig sein mit dem, was sie tun.

Marcus Schurig
Redakteur



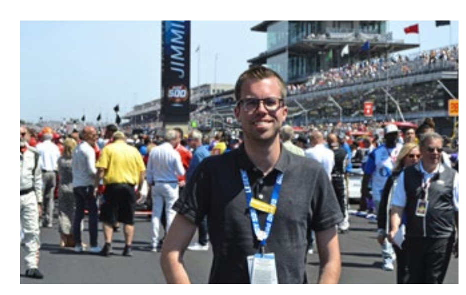
49 Longtrack of Nations: In Herxheim holte das deutsche Team WM-Gold mit einem Last-Minute-Sieg



MSa-Paddock



AUF TUCHFÜHLUNG MIT MONACO
Nirgendwo sonst kommt man so nah an die Autos ran wie in Monaco. In der Startaufstellung, der Boxengasse und im Fahrerlager geht es eng zur Sache, was die Recherche nicht immer einfach macht. MSa-Reporter Tobias Grüner warf sich rein ins Getümmel.



THE GREATEST SPECTACLE
Nach zwei Pandemie-Ausgaben konnte das Indy 500 in diesem Jahr wieder in normaler Form stattfinden. MSa-Redakteur Philipp Körner war zusammen mit über 300 000 Zuschauern Teil der Comeback-Party.



BEI WIND UND WETTER IN MUGELLO
Am MotoGP-Wochenende in der Toskana bekam MSa-Reporter Imre Paulovits von Gluthitze bis Gewitter alles geboten. An der schnellen Strecke schaute er sich die Kniffe der besten Fahrer trotzdem genau an.



FÜNF TAGE, SIEBEN KÖPFE
Um das 24h-Rennen am Nürburgring und das Rahmenprogramm auf allen Kanälen in Text und Bild zu begleiten, reiste die Motor Presse zu siebt in die Eifel – samt traditionellem Abendessen in der „Pistenklause".

Red Bull profitiert v

Ferrari hat in Monaco einen sicher geglaubten Sieg verschenkt. Das launische Wetter erwischte die Strategen gleich mehrmals auf dem falschen Fuß. Am Ende durfte sich überraschend Sergio Pérez den größten Pokal in der Fürstenloge abholen.

Von: **Tobias Grüner**

Warum wurde der Start verschoben?

Der Grand Prix von Monaco begann mit 16 Minuten Verspätung. Ein kleiner Schauer kurz vor dem Start hatte für ordentlich Chaos gesorgt. Auf der leicht feuchten Piste ließen zunächst alle Teams Intermediates montieren. Doch dann überraschte die Rennleitung plötzlich mit der Ankündigung eines Safety-Car-Starts. Für diesen Fall gilt automatisch die Regenreifen-Pflicht.

Doch die grob-profilierten Pirelli-Gummis hatten viele Teams am Startplatz gar nicht parat. „Es brach in der Boxengasse ein komplettes Chaos aus. Die Mechaniker rannten sich mit verschiedenen Reifensätzen fast gegenseitig über den Haufen", erinnert sich ein Mercedes-Ingenieur.

Kritik wurde auch laut, weil die Rennleitung nach der ersten Unterbrechung ewig mit dem Restart wartete, obwohl es längst nicht mehr regnete. Die FIA teilte dazu mit, dass man ein Problem mit der Stromversorgung der Startampel hatte. Dieses Problem führte auch zu der Entscheidung, das Rennen nach dem Schumacher-Crash fliegend und nicht stehend zu starten. Außerdem befürchteten die Schiedsrichter, dass die halbfeuchte Strecke auf der Zielgeraden einige Piloten benachteiligen könnte.

Wie hat Ferrari die Strategie verpatzt?

Als die Strecke nach dem Restart langsam abtrocknete, begann die große Stunde der Strategen. Pierre Gasly zeigte als Erster, dass die Intermediates deutlich mehr Grip fanden als der Regenreifen. Nachahmer gab es aber nur wenige, weil selbst mit der besseren Pace viel Zeit beim Überholen liegen blieb. Auch im Spitzenquartett schienen alle darauf zu warten, dass die Strecke trocken genug für einen Wechsel direkt auf Slicks war. Doch dann holte sich Sergio Pérez in Runde 16 plötzlich Intermediates ab.

Er legte los wie die Feuerwehr. Ferrari versuchte, zwei Runden später zu kontern. Am Boxenausgang hatte Leclerc den Red Bull plötzlich vor der Nase. „Wenn man in Monaco das Rennen anführt und am Ende nur Vierter wird, muss man etwas falsch gemacht haben. Es sind Fehler bei der Beurteilung der Situation und bei den Entscheidungen passiert", übte Teamchef Mattia Binotto Selbstkritik.

Man habe die gute Pace der Intermediates und die Abstände der Autos falsch eingeschätzt, gab der Capo zu. „Wir hätten Charles entweder eine Runde früher oder gar nicht reinholen sollen." Zur Ferrari-Verteidigung muss man anfügen, dass es aus der Führungsposition immer schwierig ist, den ersten Zug zu machen.

Beim Wechsel auf Slicks wollte sich Ferrari nicht noch einmal in die Defensive zwingen lassen. Laut Binotto versuchte man, die verlorene Position mit dem Undercut zurückzuholen. Beide Piloten wurden in Runde 21 abgefertigt. Doch hier war Ferrari plötzlich zu früh dran. Weil die harte Mischung auf der feuchten Piste nicht auf Temperatur kam, gelang Red Bull eine Runde später mit beiden Autos der Overcut. Pérez setzte sich vor Sainz, Verstappen vor Leclerc.

Leclerc sollte eigentlich noch eine Runde länger warten. Doch der Funkspruch erreichte den Piloten etwas zu spät. So musste sich der Lokalmatador 3,5 Sekunden lang hinter dem Schwesterauto anstellen. Im Fall von Sainz beklagte Ferrari, dass ein Williams auf der Outlap im Weg stand. Binotto schimpfte: „Latifi wurden zwei Sektoren lang blaue Flaggen gezeigt, er ist aber nicht zur Seite gefahren. Sonst wäre Carlos vor Pérez gelandet und hätte das Rennen gewonnen."



XPB

Mick Schumacher zerlegt seinen Haas in der Schwimmbad-Passage in zwei Teile. Nach Jeddah war es schon der zweite heftige Crash für den Youngster

on Ferrari-Fehlern



Mit einer aggressiven Taktik schob sich Sergio Pérez in der ersten Rennhälfte an beiden Ferrari vorbei und feierte seinen ersten Monaco-Sieg

XPB

XPB

Beim Duell zwischen Ocon und Hamilton kommt es in der Sainte-Dévote zum Kontakt. Obwohl der Alpine-Pilot klar vorne liegt, kassiert er eine Strafe

Warum legte Ferrari nach dem Rennen Protest ein?

Der Grand Prix von Monaco hatte ein Nachspiel am grünen Tisch. Ferrari legte Protest gegen beide Red-Bull-Piloten ein. Der Vorwurf: Pérez und Verstappen sollen nach ihrem zweiten Stopp in Runde 22 am Boxenausgang zu weit nach außen über die gelbe Linie gerutscht sein. „Der Protest richtete sich nicht gegen Red Bull selbst. Wir wollten nur eine Erklärung“, behauptete Binotto.

Der Streit entbrannte an der Frage, ob schon ein Touchieren der Linie strafwürdig ist, oder ob ein Regelverstoß nur beim Überqueren der Linie vorliegt: „In den Anweisungen des Renndirektors steht ganz klar, dass man rechts der gelben Linie bleiben muss. Das wurde schon seit dem Rennen in Istanbul im Jahr 2020 so definiert, damit es keine Missverständnisse über die Wortwahl gibt“, stellte Binotto fest.

In der Anhörung wurde erkannt, dass in beiden Fällen die Linie berührt wurde. Im Fall von Verstappen ragte der Reifen sogar etwas über. Trotzdem wurde der Protest ohne Strafe abgewiesen. Die FIA-Stewards bezogen sich bei ihrer Begründung nicht auf Anweisung der Rennleitung, sondern auf den International Sporting Code (ISC). Dort steht geschrieben, dass das Auto die Linie nicht „überqueren“ darf.

Die Schiedsrichter gaben zu, dass die Vorgaben der Rennleitung immer in Einklang mit den Sportgesetzen stehen müssen, was hier aber nicht der Fall war. Weil es sich um das übergeordnete Gesetzeswerk handelt, wurde der ISC als entscheidend angesehen. Der Weltverband muss sich zudem fragen lassen, warum man das mögliche Vergehen im Rennen vermerkt, aber nicht weiter verfolgt hat. Es hatte den Anschein, als wollte man eine nachträgliche Änderung des Ergebnisses unbedingt verhindern.

Welcher Reifen war besser für den Restart?

Red Bull und Ferrari wählten für den Restart nach dem heftigen Schumacher-Crash in Runde 31 unterschiedliche Reifensorten. Ferrari setzte auf harte Gummis, Red Bull ließ die Mediums aufziehen. „Wir hatten befürchtet, dass die Mediums Graining bekommen, was ja auch der Fall war“, verriet Binotto. „Der Nachteil mit dem Aufwärmen war nicht so groß, weil fliegend und nicht stehend gestartet wurde. Ich denke, unsere Entscheidung war richtig. Leider sind wir auf der Strecke nicht vorbeigekommen.“

Lando Norris war in Runde 51 der einzige Pilot, der noch einen weiteren Stopp einlegte. Den Zeitverlust fuhr der Brite schnell wieder raus. Noch ein Umlauf mehr, und er wäre wohl an George Russell vorbei auf Rang 5 gefahren. Spannend wäre es geworden, wenn Russell direkt mit einem eigenen Boxenstopp gekontert hätte. Dann wäre auch das Fenster für Charles Leclerc auf Rang 4 aufgegangen. Mit frischeren Reifen hätte der Monegasse noch einmal die Podiumsplätze angreifen können.

Warum kassierte Esteban Ocon eine Strafe?

Esteban Ocon war der Ärger nach dem Rennen anzusehen. Der Franzose war nach einem starken Rennen auf Rang 9 über die Ziellinie gerollt. Wegen einer Fünf-Sekunden-Strafe rutschte er aber nachträglich noch auf Platz 12 und damit aus den Punkten. Die FIA-Kommissare sahen den Alpine-Piloten als Hauptschuldigen einer Kollision mit Lewis Hamilton in der 17. Runde. Beim Mercedes brach beim Kontakt mit dem Hinterreifen des Alpines ein Stück des Frontflügels ab.

„Wir waren gut unterwegs, doch dann hat uns die Strafe komplett das Rennen ruiniert“, schimpfte Ocon. „Ich bin sehr frustriert. Niemand teilt die Meinung der FIA-Stewards. Sie haben mir gesagt, dass die Szene früher ein normaler Rennunfall gewesen wäre. Anscheinend haben wir Fahrer aber alle zugestimmt, dass man jetzt Platz lassen muss, sobald sich ein Frontflügel neben dem Reifen befindet. Doch daran kann ich mich leider nicht erinnern. Für mich war das hartes, aber gutes Racing. In vergleichbaren Situationen würde ich immer wieder so handeln.“ ■

GP MONACO: 7. VON 22 LÄUFEN, 29. MAI 2022

STRECKENDATEN

Streckenlänge:	**3,337 km**
Runden:	**64**
Distanz:	**213,568 km**
Zuschauer:	**80 000**
Wetter:	**22 Grad, Regen, bedeckt**
Topspeed Qualifikation:	**286,1 km/h (Schumacher)**
Topspeed Rennen:	**289,0 km/h (Albon)**
Gangwechsel/Runde:	**52**
Vollastanteil:	**57 %**
Pole-Position 1. Kurve:	**114 m**
Führungswechsel:	**2**

km/h Gang
Datenblatt: Sauber

271 7 · 110 2 · 85 2 · 170 4 · 235 6 · 135 3 · 165 3 · 60 1 · 70 2 · 281 7 · 260 7 · 219 6 · 140 4 · 75 2 · 75 2 · 160 4 · 250 7 · 45 1 · 85 2

STARTAUFSTELLUNG

Pos.	Fahrer	Startnummer
1	Charles Leclerc, MC	16
2	Carlos Sainz, E	55
3	Sergio Pérez, MEX	11
4	Max Verstappen, NL	1
5	Lando Norris, GB	4
6	George Russell, GB	63
7	Fernando Alonso, E	14
8	Lewis Hamilton, GB	44
9	Sebastian Vettel, D	5
10	Esteban Ocon, F	31
11	Yuki Tsunoda, J	22
12	Valtteri Bottas, FIN	77
13	Kevin Magnussen, DK	20
14	Daniel Ricciardo, AUS	3
15	Mick Schumacher, D	47
16	Alexander Albon, T	23
17	Pierre Gasly, F	10
18	Lance Stroll, CAN	18
19	Nicholas Latifi, CAN	6
20	Guanyu Zhou, CHN	24

Startnummer

FAHRER-WM

	Fahrer	Siege	Punkte
1.	Verstappen	4	125
2.	Leclerc	2	116
3.	Pérez	1	110
4.	Russell		84
5.	Sainz		83
6.	Hamilton		50
7.	Norris		48
8.	Bottas		40
9.	Ocon		30
10.	Magnussen		15
11.	Ricciardo		11
12.	Tsunoda		11
13.	Alonso		10
14.	Gasly		6
15.	Vettel		5
16.	Albon		3
17.	Stroll		2
18.	Zhou		1
19.	Schumacher		0
20.	Hülkenberg		0
21.	Latifi		0

RENNERGEBNIS

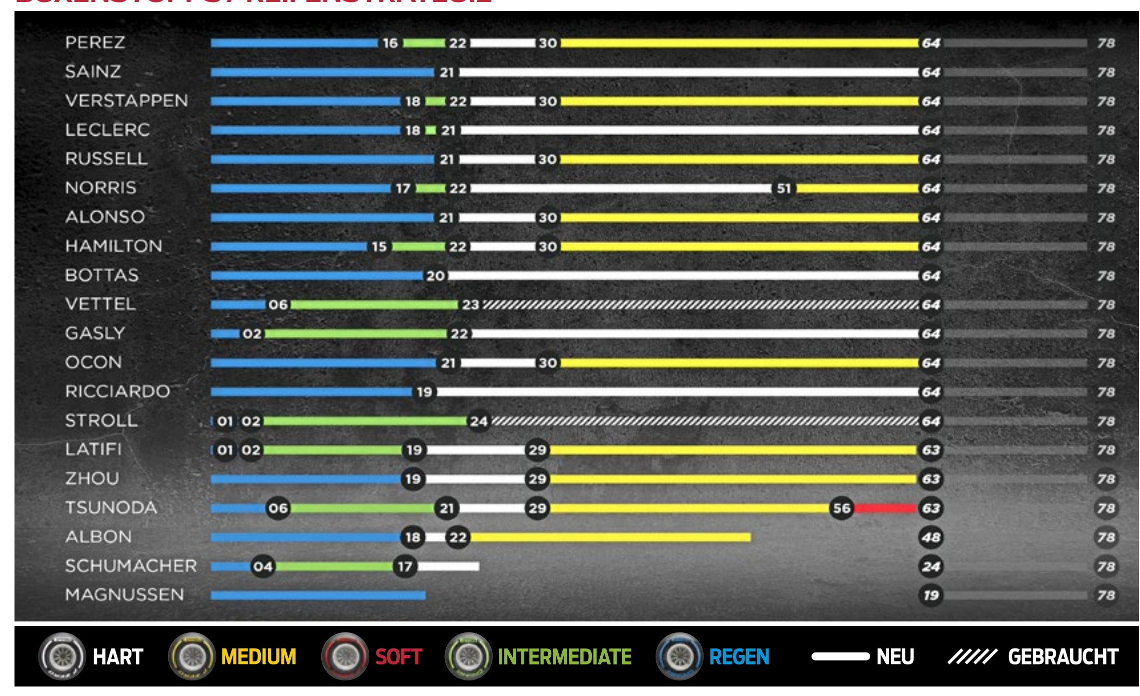
	Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	schnellste Runde
1.	**Pérez**	64/30[1]	1:56.30,265 min = 109,987 km/h	1.16,028 min
2.	**Sainz**	64/3	+ 1,154 s	1.16,421 min
3.	**Verstappen**	64	+ 1,491 s	1.16,052 min
4.	**Leclerc**	64/17	+ 2,922 s	1.16,249 min
5.	**Russell**	64	+ 11,968 s	1.16,830 min
6.	**Norris**	64	+ 12,231 s	1.14,693 min
7.	**Alonso**	64	+ 46,358 s	1.15,882 min
8.	**Hamilton**	64	+ 50,388 s	1.17,203 min
9.	**Bottas**	64	+ 52,525 s	1.17,600 min
10.	**Vettel**	64	+ 53,536 s	1.17,558 min
11.	**Gasly**	64	+ 54,289 s	1.17,344 min
12.	**Ocon**[1]	64	+ 55,644 s	1.17,571 min
13.	**Ricciardo**	64	+ 57,635 s	1.17,532 min
14.	**Stroll**	64	+ 1.00,802 min	1.17,672 min
15.	**Latifi**	63		1.18,579 min
16.	**Zhou**	63		1.18,200 min
17.	**Tsunoda**	63		1.15,334 min
18.	**Albon**	48	Aufhängung (P 18)	1.18,023 min
19.	**Schumacher**	24	Unfall (P 17)	1.24,778 min
20.	**Magnussen**	19	Motor (P12)	1.33,754 min

1) Runden in Führung, 2) +5 Sekunden Strafe Bestwerte in Rot

KONSTRUKTEURS-WM

	Team	Siege	Punkte
1.	Red Bull	5	235
2.	Ferrari	2	199
3.	Mercedes		134
4.	McLaren		59
5.	Alfa Romeo		41
6.	Alpine		40
7.	Alpha Tauri		17
8.	Haas		15
9.	Aston Martin		7
10.	Williams		3

BOXENSTOPPS / REIFENSTRATEGIE



QUALI-DUELLE

Verstappen – Pérez	5:2
Hamilton – Russell	3:4
Leclerc – Sainz	7:0
Norris – Ricciardo	6:1
Alonso – Ocon	4:3
Gasly – Tsunoda	4:3
Vettel – Stroll	4:1
Albon – Latifi	6:1
Bottas – Zhou	7:0
Schumacher – Magnussen	2:5

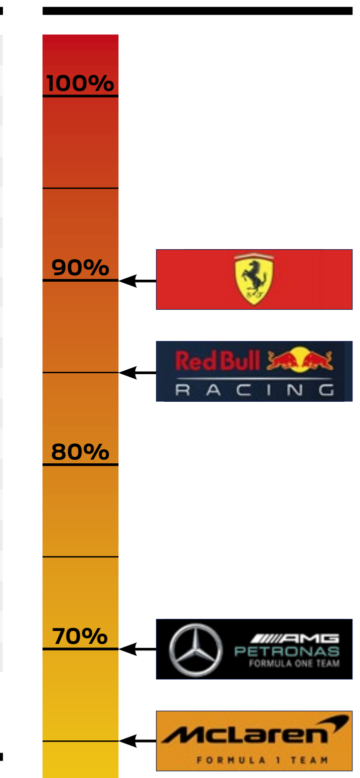
GP MONACO, FREIES TRAINING 1

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Charles Leclerc	Ferrari	1.14,531 min	29
2.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,039 s	30
3.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,070 s	28
4.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,181 s	26
5.	Lando Norris	McLaren	+ 0,525 s	31
6.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 0,552 s	33
7.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 0,626 s	33
8.	George Russell	Mercedes	+ 0,680 s	34
9.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 0,856 s	33
10.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,968 s	29
11.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,005 s	36
12.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,008 s	26
13.	Fernando Alonso	Alpine	+ 1,218 s	28
14.	Kevin Magnussen	Haas	+ 1,275 s	30
15.	Alexander Albon	Williams	+ 1,579 s	39
16.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,784 s	24
17.	Zhou Guanyu	Alfa Romeo	+ 1,886 s	27
18.	Nicholas Latifi	Williams	+ 3,183 s	30
19.	Mick Schumacher	Haas	+ 4,105 s	12
20.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	keine Zeit	2

GP MONACO, FREIES TRAINING 2

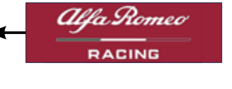
	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Charles Leclerc	Ferrari	1.12,656 min	30
2.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,044 s	32
3.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,379 s	31
4.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,447 s	33
5.	Lando Norris	McLaren	+ 0,638 s	24
6.	George Russell	Mercedes	+ 0,750 s	31
7.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 0,980 s	32
8.	Fernando Alonso	Alpine	+ 1,256 s	31
9.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 1,403 s	32
10.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,478 s	27
11.	Kevin Magnussen	Haas	+ 1,583 s	32
12.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 1,611 s	29
13.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 1,812 s	28
14.	Alexander Albon	Williams	+ 1,830 s	33
15.	Zhou Guanyu	Alfa Romeo	+ 1,869 s	23
16.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,967 s	29
17.	Mick Schumacher	Haas	+ 2,238 s	33
18.	Esteban Ocon	Alpine	+ 2,560 s	34
19.	Nicholas Latifi	Williams	+ 3,620 s	33
20.	Daniel Ricciardo	McLaren	keine Zeit	2

FORMBAROMETER













WILLIAMS RACING

GP MONACO, FREIES TRAINING 3

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Sergio Pérez	Red Bull	1.12,476 min	27
2.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,041 s	29
3.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,370 s	28
4.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,405 s	29
5.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 0,734 s	22
6.	Lando Norris	McLaren	+ 0,750s	19
7.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,899 s	26
8.	Kevin Magnussen	Haas	+ 0,960 s	24
9.	George Russell	Mercedes	+ 1,000 s	26
10.	Fernando Alonso	Alpine	+ 1,109 s	23
11.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,169 s	25
12.	Mick Schumacher	Haas	+ 1,351 s	26
13.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 1,362 s	28
14.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 1,373 s	25
15.	Alexander Albon	Williams	+ 1,406 s	22
16.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 1,628 s	29
17.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,784 s	22
18.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 2,163 s	20
19.	Zhou Guanyu	Alfa Romeo	+ 2,385 s	25
20.	Nicholas Latifi	Williams	+ 2,434 s	26

GP MONACO, QUALIFIKATION

	Fahrer	Q1	Q2	Q3
1.	Charles Leclerc	1.12,569	1.11,864	1.11,376
2.	Carlos Sainz	1.12,616	1.12,074	1.11,601
3.	Sergio Pérez	1.13,004	1.11,954	1.11,629
4.	Max Verstappen	1.12,993	1.12,117	1.11,666
5.	Lando Norris	1.12,927	1.12,266	1.11,849
6.	George Russell	1.12,787	1.12,617	1.12,112
7.	Fernando Alonso	1.13,394	1.12,688	1.12,247
8.	Lewis Hamilton	1.13,444	1.12,595	1.12,560
9.	Sebastian Vettel	1.13,313	1.12,613	1.12,732
10.	Esteban Ocon	1.12,848	1.12,528	1.13,047
11.	Yuki Tsunoda	1.13,110	1.12,797	
12.	Valtteri Bottas	1.13,541	1.12,909	
13.	Kevin Magnussen	1.13,069	1.12,921	
14.	Daniel Ricciardo	1.13,338	1.12,964	
15.	Mick Schumacher	1.13,469	1.13,081	
16.	Alexander Albon	1.13,611		
17.	Pierre Gasly	1.13,660		
18.	Lance Stroll	1.13,678		
19.	Nicholas Latifi	1.14.403		
20.	Zhou Guanyu	1.15.606		

STATISTIK DES WOCHENENDES

82

Charles Leclerc konnte den Heimfluch nur zum Teil besiegen. Im sechsten Anlauf (F1+F2) auf dem Stadtkurs sah er immerhin zum ersten Mal die Zielflagge. Nach der Pole-Position konnte sich der Lokalmatador über Rang 4 aber nicht freuen. Von 14 Pole-Positions hat Leclerc nur vier in Siege umgemünzt. Das ist die schlechteste Quote aller aktiven Fahrer. Ferrari belegte zum 82. Mal die komplette erste Startreihe und egalisierte damit den Rekord von Mercedes. Das letzte Team, das in Monaco trotz Plätzen in der ersten Reihe nicht gewann: Ferrari 2008.



FERRARI

In der Quali läuft es für Leclerc. Im Rennen dann nicht mehr

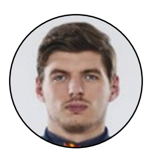
EINZELKRITIKEN



Lewis Hamilton - Mercedes AMG F1
Note: 07/10 – Ø 7,57
In der Quali unterlief Hamilton der Fehler, dass er in seiner Q3-Runde einen halben Kilometer im falschen Motormodus fuhr. Im Rennen hatte er wieder Pech. Der frühe Wechsel auf Intermediates war richtig. Nur Ocon war nicht auf der Rechnung.



George Russell - Mercedes AMG F1
Note: 09/10 – Ø 8,57
Russell spult sein Programm mit bewundernswerter Präzision ab. In der Qualifikation wieder schneller als Hamilton. Im Rennen fast auf Sichtweite mit den Siegern. Obwohl der Mercedes in den Bodenwellen von Monaco schwer zu bändigen war.



Max Verstappen - Red Bull Racing
Note: 08/10 – Ø 9,00
Verstappen stand das ganze Wochenende im Schatten von Pérez. Der Niederländer haderte mit der Balance. Von seinem vierten Startplatz war ein Sieg fast unmöglich. Nur die Strategie brachte ihn am Ende vor WM-Konkurrent Leclerc.



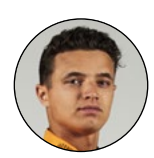
Sergio Pérez - Red Bull Racing
Note: 09/10 – Ø 8,29
Diesmal musste Perez die Stallorder nicht fürchten. Die Ferrari lagen als Puffer zwischen ihm und Verstappen. Im Rennen blieb Pérez cool, als seine Reifen begannen zu körnen. Einziger Kritikpunkt: Sein Crash in der Qualifikation.



Charles Leclerc - Scuderia Ferrari
Note: 10/10 – Ø 9,00
Leclerc hat alles richtig gemacht. Ferrari leider nicht. Der Wechsel auf Intermediates kam zu spät, der auf Slicks zu früh. Der Lokalheld war klar der schnellste Mann auf dem Kurs. Im Regen und auf trockener Strecke.



Carlos Sainz - Scuderia Ferrari
Note: 09/10 – Ø 7,00
Sainz rehabilitiert sich langsam. Mit dem zweiten Platz am Samstag und am Sonntag hat er sein Soll erfüllt. Er war im Finale schneller als Pérez, aber klug genug, nicht eine Wahnsinnsattacke zu starten: „Sie hätte Checo mitgerissen."



Lando Norris - McLaren
Note: 10/10 – Ø 8,14
Der fünfte Startplatz und der sechste Rang im Rennen in Verbindung mit der schnellsten Rennrunde war das Beste, was man mit einem McLaren in Monte Carlo erreichen konnte. Russell gewann das Briten-Duell dank des späteren Boxenstopps.



Daniel Ricciardo - McLaren
Note: 05/10 – Ø 6,00
Ricciardo kommt immer mehr unter Druck. Die Warnung von Zak Brown, dass er abliefern muss, beantwortete Ricciardo mit einem Trainingscrash und Startplatz 14. Von dort war kein Blumentopf zu gewinnen.



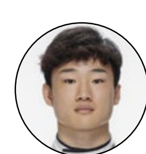
Fernando Alonso - Alpine
Note: 08/10 – Ø 7,57
Nach einem verkorksten Freitag fand Alonso das richtige Setup und qualifizierte sich locker für das Q3. Ohne den Unfall wäre vielleicht Startplatz 5 möglich gewesen. Im Rennen verteidigte Alonso seinen Startplatz souverän gegen Hamilton.



Esteban Ocon - Alpine
Note: 06/10 – Ø 7,14
Am Freitag ging gar nichts. Dann übernahm Ocon Alonsos Setup und wäre fast schneller als der Teamkollege gewesen. Im Rennen machte sich der Franzose bei Mercedes unbeliebt. Er kollidierte mit Hamilton und kassierte eine Strafe.



Pierre Gasly - Scuderia Alpha Tauri
Note: 07/10 – Ø 6,71
Gasly war besser, als es der elfte Platz vermuten lässt. Eine rote Flagge zum falschen Zeitpunkt warf ihn aus dem Q1. Im Rennen wechselte er früh auf Intermediates. Absolut richtig, wenn da Magnussen und Bottas nicht im Weg gestanden hätten.



Yuki Tsunoda - Scuderia Alpha Tauri
Note: 06/10 – Ø 6,43
Trotz Mauerkuss schaffte es Tsunoda bis ins Q2 und auf Startplatz 11. Im Rennen ging der Japaner unter. Der frühe Boxenstopp verbannte ihn an das Ende des Feldes. Von dort konnte sich Tsunoda auch nach dem Re-Start nicht mehr befreien.



Sebastian Vettel - Aston Martin
Note: 08/10 – Ø 6,40
Vettel qualifizierte sich sicher für das Q3. Ohne einen Fehler in der ersten Kurve wäre er vor Hamilton gestartet. Mit dem frühen Wechsel auf Intermediates bewies er den richtigen Riecher, blieb aber im Verkehr stecken. Der Lohn war ein Punkt.



Lance Stroll - Aston Martin
Note: 05/10 – Ø 6,43
Ein Einschlag in die Bande im dritten Training beschäftigte die Mechaniker. Die rote Flagge warf ihn aus dem Q1. Von Startplatz 18 war nur mit einer Risiko-Strategie etwas zu gewinnen. Sie brachte den Kanadier aber nur vier Positionen nach vorne.



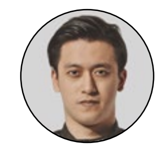
Nicholas Latifi - Williams Racing
Note: 04/10 – Ø 3,71
Latifi ist mit dem schwer zu fahrenden Williams überfordert. Seine Quali-Zeit lag acht Zehntel über der von Albon. Im Rennen flog der Kanadier hinter dem Safety Car in die Leitplanken, rappelte sich wieder auf und stand dann anderen im Weg.



Alex Albon - Williams Racing
Note: 06/10 – Ø 7,29
Albon verpasste den Aufstieg ins Q2 nur um zwei Zehntel. Im Rennen haderte er mit zu kalten Bremsen. Das Auto hatte nur bei freier Strecke ordentlich Speed. Im Verkehr kämpfte Albon mit seinem Auto, bis das Fahrverhalten zu abenteuerlich wurde.



Valtteri Bottas - Alfa Romeo Racing
Note: 07/10 – Ø 8,29
Ein ordentliches, aber kein glanzvolles Rennen. Bottas staubte vom zwölften Startplatz immerhin zwei Punkte ab. Der Schlüssel war, dass er direkt von Regenreifen auf Slicks wechselte. Nach dem Re-Start war er hinter Ocon eingemauert.



Guanyu Zhou - Alfa Romeo Racing
Note: 05/10 – Ø 6,14
Zhou war im Q1 eines der vielen Opfer der roten Flagge. Der Chinese startete vom letzten Platz. Dort blieb er das ganze Rennen stecken. Beim Versuch, auf Regenreifen bis zum Wechsel auf Slicks durchzuhalten, verlor Zhou zwei Plätze.



Mick Schumacher - Haas F1 Team
Note: 04/10 – Ø 5,71
Es war ein Unfall im unglücklichsten Moment. Schumacher steht unter Erfolgsdruck und lieferte einen weiteren Totalschaden ab. Da hätte im Windschatten von Zhou etwas mehr Zurückhaltung gutgetan. Der Aufstieg ins Q2 war okay.



Kevin Magnussen - Haas F1 Team
Note: 06/10 – Ø 6,86
Das Q3 wäre so einfach gewesen. Magnussen verschenkte in seiner besten Q2-Runde sechs Zehntel. Im Rennen hielt er sich eisern auf Platz 11, als plötzlich der Ferrari-Motor streikte. Wieder wurde eine Chance auf WM-Punkte vertan.

AUS DEM FAHRERLAGER

BERNIES PISTOLE

Bernie Ecclestone wurde bei seiner Heimreise von Brasilien nach Europa am Flughafen Viracopos in der Nähe von São Paulo kurz von der Polizei verhaftet und verhört. In seinem Gepäck wurde eine Pistole der Marke LW Seecamp. 32 gefunden. Weil er keine Munition dabeihatte, durfte Ecclestone nach Zahlung einer Kaution von umgerechnet 1260 Dollar weiterreisen. Der 91-Jährige erzählte der Polizei, dass die Pistole nie benutzt wurde und nur der Abschreckung diene. Typischer Kommentar des Ex-F1-Chefs: „Ich hatte in letzter Zeit kaum Publicity. Also habe ich etwas nachgeholfen."

VOTUM FÜR MONTE CARLO

Die Fahrer halten nichts von der Drohung der Formel 1, Monte Carlo aus dem Kalender zu werfen, sollten nicht bestimmte Bedingungen erfüllt werden. „Die Formel 1 ohne Monte Carlo wäre nicht mehr die echte Formel 1. Beide brauchen sich gegenseitig", erklärt Hausherr Charles Leclerc. Ein Kritikpunkt ist, dass die Veranstalter sich weigern, die Strecke umzubauen um Überholstellen einzubauen. Fernando Alonso findet das lächerlich: „Vor DRS gab es in Barcelona, Budapest und Singapur auch keine Überholmanöver. Keiner wollte die Rennen abschaffen. In Zeiten von Social Media wird überreagiert und jede Belanglosigkeit hochgespielt."

AUF VERBRECHERJAGD

Sebastian Vettel wurde in Barcelona der Rucksack gestohlen.


ASTON MARTIN

Vettel braucht neuen Führerschein

Weil er ein GPS-Modul in seinem Kopfhörer orten konnte, machte sich der Pilot persönlich an die Verfolgung. Er fand aber nur die Kopfhörer ohne den Rucksack. „Für die Diebe war das kein guter Deal. Sie haben meinen Führerschein, meinen Personalausweis und Versicherungsdokumente geklaut. Und Verbandsmaterial für mein Knie. Am meisten ärgert mich der Verlust des Rucksacks."

KEIN TALENT FÜR FUSSBALL

Charles Leclerc nahm wie Pierre Gasly, Carlos Sainz und Fernando Alonso vor dem GP Monaco an einem Promi-Fußballmatch teil. Bittere Erkenntnis des Ferrari-Stars: „Als Fußballer bin ich nutzlos. Ich werde auch im Alter nicht besser." Alonso zeigte sich ebenfalls selbstkritisch: „Ich wurde zur Halbzeit ausgewechselt. Erst danach spielte unser Team besser."

KRITIK AN RICCIARDO

McLaren-Chef Zak Brown hat vor dem Monaco-Wochenende leichte Kritik an Daniel Ricciardo geübt. „Unsere gemeinsame Zeit hat die hohen Erwartungen bisher leider noch nicht erfüllt." Der Pilot nahm das öffentliche Feedback gelassen: „Ich habe eine von der Sonne gebräunte und sehr dicke Haut. Und Zak hat nicht Unrecht mit seinem Kommentar."

NACKTER BOTTAS

Valtteri Bottas hat sich beim Urlaub in Colorado nackt in einen Gebirgsbach gelegt. Das Foto, auf dem man das unverhüllte Hinterteil des Finnen sieht, erregte auf Instagram viel Aufmerksamkeit. Bottas nutzte das Interesse, um mehr als 5000 Abdrucke für einen guten Zweck zu verkaufen. Das letzte Exemplar überreichte er in Monaco mit Widmung an Lewis Hamilton.


MERCEDES

Bottas-Bild für Lewis Hamilton

KOMMENTAR

Der neue Aston Martin sieht aus wie ein Red Bull. Jetzt ist das Geschrei groß. Gab es da nicht sieben Red-Bull-Ingenieure, die im letzten Jahr die Seiten gewechselt haben, darunter Aerodynamikchef Dan Fallows? Und hat Aston Martins Vorgänger Racing Point 2020 nicht den Mercedes von 2019 kopiert? Von der Nasenspitze bis zum Heckflügel. Die B-Version des AMR22 sieht nur zwischen den Achsen so aus wie ein grüner Red Bull. Ins Auge fallen sofort die rampenartigen Seitenkästen und die Einlasskanäle in den vorderen Diffusor, die mit dem engen Slot außen wirklich wie ein Abziehbild des Red Bull RB18 aussehen. Zu der Rampe sei gesagt: Das Copyright für diese Lösung hat nicht Red Bull, sondern Racing Point. Sie haben diese Geometrie mit dem ersten Upgrade der Mercedes-Kopie von 2020 gezeigt. Red-


ASTON MARTIN

Der Vorwurf, dass Aston Martin illegal kopiert hat, ist wenig glaubwürdig

Bull-Teamchef Christian Horner sprach reflexartig von einem IT-Leck im eigenen Haus. Damit verdächtigt er automatisch die Überläufer. Das ist ein schwerer Vorwurf. Datenklau ist ein Verbrechen. Ein Ingenieur, der sich darauf einlässt, riskiert Gefängnis. Ich kann mir nicht vorstellen, dass einer so blöd ist und so ein Risiko eingeht. Würde Aston Martin CAD-Daten annehmen, droht eine Strafe wie McLaren 2007. Das ist kein Kavaliersdelikt. Technikchef Andy Green ist viel zu lange dabei, als dass er sich auf so ein Himmelfahrtskommando einließe. Für mich ist da Folgendes passiert. Da haben sich fahnenflüchtige Red-Bull-Mitarbeiter auf privater Basis mit ihren künftigen Kollegen getroffen und das erzählt, was sie über den neuen Red Bull wussten. Das passiert bei jedem Wechsel des Arbeitgebers. Und dann hat Aston Martin letzten November in einem Parallelprojekt losgelegt. Letzte Details wie die Delle im Seitenkasten oder die Spiegel konnte man anhand von Fotos schnell nachpflegen. Aber ein halbes neues Auto baut keiner in zwei Monaten nach. Und man baut auch kein Chassis für zwei Kühlkonfigurationen, wenn man nicht vorher weiß, dass man vielleicht wechseln muss. ■



Michael Schmidt
Redakteur

Was wusste Aston Martin über den Red Bull? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribuene@motorpresse.de

Formel 1

Kampf um Monaco

Der Vertrag der Formel 1 mit Monte Carlo läuft Ende des Jahres aus. Monaco soll einige seiner Sonderrechte aufgeben, sonst könnte der Traditions-Grand-Prix aus dem Kalender fliegen.

Von: **Michael Schmidt**

Kann man sich eine F1-Saison ohne Monte Carlo vorstellen? Das Management der Königsklasse kann es. Der Vertrag mit dem Fürstentum läuft Ende 2022 aus. Und er könnte nicht verlängert werden, wenn Monte Carlo nicht bereit ist, einige seiner Sonderrechte aufzugeben. Das machte F1-Chef Stefano Domenicali dem Veranstalter in einer ersten Verhandlungsrunde klar.

Die Gespräche drehen sich dabei nicht wie üblich um das Antrittsgeld. Monte Carlo bezahlt mit 15 Millionen Dollar weniger als jedes andere Rennen. Doch das ist nicht der Knackpunkt. Es geht darum, dass Monte Carlo die TV-Produktion selbst verwaltet, einen eigenen großen Paddock Club betreibt, TAG-Heuer-Bandenwerbung erlaubt, obwohl sich das gegen Seriensponsor Rolex stellt, und nicht bereit ist, die Strecke zu modifizieren, um Überholmanöver zu erleichtern. Der Vorschlag, die Schikane auszulassen und die Strecke bis zur Tabakkurve zu verbreitern, wurde bislang abgelehnt. Eine weitere Verhandlungsrunde folgt. ■



WILHELM

Die lokale TAG-Heuer-Werbung ist den F1-Bossen ein Dorn im Auge

Formel 1

Ausweg aus Kostenfalle

Die Teams streiten weiter um einen Ausweg aus der Kostenfalle. Wenn sich die Hardliner weiter gegen einen Inflationszuschlag sperren, werden viele Teams den Budgetdeckel brechen. Unter Strafe.

Von: **Michael Schmidt**

Die Formel 1 sucht weiter nach einer Lösung im Streit um einen Inflationszuschlag. Sechs Teams fordern eine Aufstockung des Budgetdeckels um die Summe, die ihnen zugestanden hätte, wenn die Inflation schon am Stichtag im September 2021 den aktuellen Wert von 6,1 Prozent betragen hätte. Das sind rund vier Millionen Dollar. Alpine, Alfa Romeo und Williams sperren sich dagegen. Haas ist unentschieden.

Die drei Topteams erhöhen den Druck auf die FIA, den Budgetdeckel von derzeit 141,2 Millionen Dollar zu erhöhen. Ferrari fürchtet Entlassungen. Red Bull warnt, dass einige Teams die Saison nicht zu Ende fahren könnten. Mercedes fürchtet, dass Sparmaßnahmen gar nicht mehr schnell genug greifen. Alle berufen sich auf höhere Gewalt und bitten die FIA um eine schnelle Lösung. Ansonsten würde es darauf hinauslaufen, dass viele Teams das Kostenlimit überschreiten und damit Strafen kassieren. Wenn die Überschreitung unter fünf Prozent (rund sieben Millionen Dollar) bleibt, ist aber noch nicht festgelegt, wie hoch die Strafen ausfallen. Ein Lösungsvorschlag sind softe Strafen. Das wären Geldbußen oder Punktabzug auf Bewährung. Red-Bull-Teamchef Christian Horner fürchtet: „Die Frage lautet, wer sich wie nah an die Fünfprozent-Grenze traut. Der Unterschied zwischen 4,7 und 4,9 Prozent ist ein Upgrade. Das kann die Weltmeisterschaft entscheiden.“ ■



XPB

Was passiert, wenn die Topteams den Budgetdeckel überschreiten?

NACHRICHTEN

PLAN FÜR 24 RENNEN

Die Formel 1 bastelt schon an ihrem Kalender für 2023. Im Moment läuft es auf 24 Rennen hinaus. Frankreich und Belgien sind nicht dabei. Katar, Las Vegas und Südafrika kommen dazu. Monaco steht auf der Kippe. Chinas Rückkehr hängt von der Covid-Politik des Landes ab. Belgien soll nicht komplett aus dem Kalender fliegen. Die Belgier könnten sich ein Rennen mit einem anderen Land teilen und alle zwei Jahre einen Grand Prix veranstalten. Dann rechtfertigt sich das hohe Antrittsgeld.

SCHUMACHER-GERÜCHTE

An der Gerüchtebörse hat die Transfersaison längst begonnen. Im Blickpunkt steht das zweite Aston-Martin-Cockpit neben Lance Stroll. Die Branche spekuliert, was passieren würde, wenn Sebastian Vettel aufhört. Der erste Kandidat war Fernando Alonso. Jetzt wird Mick Schumacher gehandelt. Schon in diesem Jahr? „Mick hat einen Vertrag mit uns. Wir wollen ihn erfüllen. Da müsste die Initiative von ihm ausgehen“, sagt Teamchef Guenther Steiner.

LECLERC-AUSFALL

Nach dem Barcelona-Rennen hat Ferrari das Antriebspaket von Charles Leclerc untersucht. Dabei kam heraus, dass ein Defekt an Turbo und MGU-H für den Ausfall verantwortlich war. In Monaco kamen neue Zuverlässigkeitssorgen dazu. Bei den Kundenteams Alfa Romeo und Haas traten im Training Defekte an der MGU-K auf.

NOCH KEINE STRAFEN

Eigentlich wollte die FIA in Monaco hart durchgreifen, was das Tragen von Schmuck angeht. Nun haben die Piloten noch einmal ein paar Wochen Schonfrist bekommen, in denen die Verantwortlichen Gespräche mit den Betroffenen führen wollen. Erst in Silverstone soll es dann bei Vergehen Strafen setzen.



Mercedes hat die Trendwende eingeleitet. In Monte Carlo gab es einen kleinen Rückschlag, der aber nicht unerwartet kam

Wann siegen sie wied

Mercedes ist der Spitze in Barcelona bis auf drei Zehntel näher gekommen. Mit dem Gewinnen wird man aber noch bis Silverstone warten müssen.

Von: **Michael Schmidt**

Für Mercedes begann die Saison mit dem GP Spanien. „Das war unser persönlicher Saisonauftakt. Wir liegen fünf Rennen zurück", beschrieb Chefstratege James Vowles die Situation des Marken-Weltmeisters der letzten acht Jahre. Teamchef Toto Wolff meinte nach dem Rennen in Barcelona: „Wir hatten zum ersten Mal wieder ein echtes Rennauto. Jetzt beginnt für uns die normale Fahrzeugentwicklung."

Die Kehrtwende kam auf leisen Sohlen. Am Freitag in Miami zeigte der Mercedes W13 mit einer Bestzeit zum ersten Mal seine Krallen. Doch die Sonne schien nur einen Tag. 24 Stunden später steckten Fahrer und Ingenieure in dem Teufelskreis, der sie gefangen hielt, seit das Auto mit



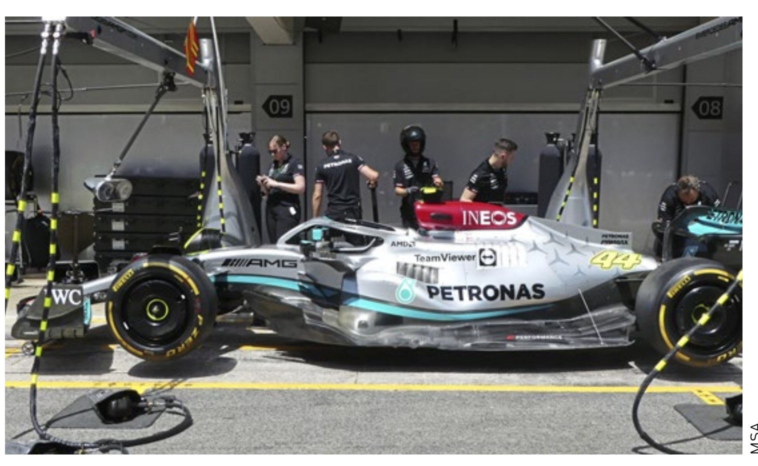
> Mercedes hat zum ersten Mal in dieser Saison ein echtes Rennauto. Das muss jetzt nur noch das Laufen lernen. Monte Carlo war der falsche Platz dafür.

seinen superschlanken Seitenkästen zum ersten Mal auf die Strecke ging. Der Silberpfeil schaukelte auf den Geraden so stark, dass die Ingenieure gezwungen waren, die Bodenfreiheit zu erhöhen. Doch für diese Abstimmung ist der Mercedes nicht gebaut. Er verlor Abtrieb und gewann Luftwiderstand.

Die Fahrer hatten immer das Gefühl, als wäre ihr Auto gar nicht mit der Straße verbunden. Der Mercedes reagiert nicht auf Setup-Änderungen wie ein normales Rennauto. Die Reifen ließen sich nur mit Gewalt oder viel



XPB



MSA

Das Unterboden-Update in Barcelona brachte Mercedes wieder in die Spur


MOTORSPORT IMAGES

Die Ingenieure müssen die Piloten vertrösten, bis es wieder Siege gibt



MOTORSPORT IMAGES

Auf der Monaco-Piste hüpfte der Mercedes extrem über die Bodenwellen

Anlauf aufwärmen, und auf den Geraden war der AMG W13 eine Schnecke. Auf Ferrari und Red Bull fehlten zwischen sieben Zehntel und einer Sekunde.

Rückstand nicht zu groß

Es grenzt an ein Wunder, dass der Rückstand in den beiden Weltmeisterschaften noch nicht uneinholbar ist. Mercedes profitiert von den Fehlern seiner Gegner. Lewis Hamilton und George Russell kamen immer ins Ziel und in 27 von 28 Fällen auch immer in die Punkteränge. Der Abstieg in das Mittelfeld war für die erfolgsverwöhnte Truppe eine neue Erfahrung. Jeder ging anders damit um. Teamchef Toto Wolff hielt intern den Druck hoch und verkaufte nach außen Hoffnung. Lewis Hamilton zeigte Anzeichen von Weltuntergangsstimmung. George Russell trug es mit Fassung. Für ihn waren die Ergebnisse im Vergleich zur Vergangenheit ein Fortschritt.

Die Ingenieure hätten jedes Rennen neue Teile an das Auto schrauben können und wären trotzdem keine Zehntelsekunde weitergekommen. „Solange wir das Hauptproblem nicht verstehen, macht es keinen Sinn, Rundenzeit zu suchen. Der Schritt könnte leicht nach hinten losgehen“, warnte Technikchef Mike Elliott. Auf der Suche nach einer Lösung des Rätsels erlebten die Ingenieure viele Rückschläge.

Das Problem ist komplex, weil es unter dem Auto entsteht und durch äußere Einflüsse verstärkt oder abgeschwächt wird. „Das können die Außentemperatur, der Wind, der Grip vom Asphalt, DRS, Verkehr und Bodenwellen sein“, erklärte Elliott. Da sich das Phänomen nicht im Windkanal nachstellen und in der CFD-Simulation nur bedingt in ein mathematisches Modell umrechnen lässt, ging Mercedes ungewohnte Wege. „Es war ein Puzzle aus Informationen, die wir gesammelt haben. Deshalb hat es so lange gedauert. In Miami zum Beispiel haben wir gelernt, dass die Änderung der Windrichtung das Auto auf den Kopf stellen kann. Wir haben damals falsch darauf reagiert. Nach der Analyse der Daten wussten wir, was zu tun war“, verriet Vowles.

Die Erkenntnisse wurden in einen neuen Unterboden und einen Vortex-Generator am Kiel des Chassis investiert. Und prompt war das Bouncing fast verschwunden: „Es ist immer noch ein bisschen da, schränkt uns aber nicht mehr ein.“ Das Ergebnis war ein Zeitgewinn von sieben Zehnteln. Nach der Analyse des GP Spanien zeigte sich, dass Hamilton mit Max Verstappen um den Sieg hätte fahren können, hätte ihn die Kollision mit Kevin Magnussen in der Startrunde nicht 53 Sekunden gekostet. Russell wurde Dritter, obwohl den Technikern ein Setup-Fehler unterlaufen war und Russell vom Gas musste, weil der Motor zu heiß lief: „Das führte dazu, dass George acht Zehntel pro Runde langsamer war als Lewis.“

Trotzdem war in Barcelona nicht alles Gold, was glänzte. Mercedes verlor die Zeit hauptsächlich in den langsamen Kurven. Das bremste sie auch in Monaco: „Wir beginnen unser Auto neu zu lernen. Jetzt fahren wir zum ersten Mal mit mehr Bodenfreiheit und Federweg“, so Vowles. Für den Stadtkurs war es immer noch zu wenig. Die Silberpfeile tanzten unruhig über die Bodenwellen und Randsteine. Ein Beobachter urteilte: „Es sieht so aus, als funktioniere dieses Auto nur, wenn es tief und hart eingestellt ist.“

Der Kalender meint es nicht gut mit Mercedes. Auf Barcelona folgen mit Monte Carlo, Baku und Montreal drei spezielle Strecken, auf denen man nur bedingt über die Eigenschaften seines Autos lernen kann: „Wir müssen noch drei Zehntel finden. Das kann tückisch sein. Du kannst dir bei der Entwicklung schnell alte Probleme neu einfangen.“ Mercedes rechnet damit, dass man ab dem GP England wieder mit Ferrari und Red Bull um Siege fahren kann. Toto Wolff greift nach den Sternen: „Es gibt Gründe daran zu glauben, dass wir auch noch um die beiden WM-Titel kämpfen können.“ ■

Wieder Drugovich

Mit drei Siegen in acht Tagen machte Felipe Drugovich einen großen Schritt in Richtung Formel-2-Titel. Noch hat kein F1-Team die Fühler nach dem Brasilianer ausgestreckt

XPB

Nur sieben Tage nach der Gala von Barcelona gewann Felipe Drugovich auch das Hauptrennen in Monaco. Im Sprint feierte Dennis Hauger seinen ersten Formel-2-Sieg.

Von: **Tobias Grüner**

Die Formel 2 bietet in den Gassen von Monte Carlo immer ein ganz besonderes Spektakel. Dieses Jahr krachte es schon im Qualifying. In der ersten Gruppe gab zunächst Felipe Drugovich das Tempo vor. Doch in seinem letzten Versuch rutschte der Brasilianer in der Zielkurve in die Bande und rollte auf der Geraden aus. Die beiden Red-Bull-Junioren Liam Lawson und Ayumu Iwasa ließen sich vom havarierten MP-Renner nicht irritieren und schoben sich im Klassement an die Spitze. Doch weil sie die gelben Flaggen an der Unfallstelle ignorierten, setzte es nachträgliche Strafen. So rutschte Drugovich wieder zurück auf die Pole. In Quali-Gruppe 2 drehte Vorjahressieger Théo Pourchaire die schnellste Runde. Ein heftiger Crash von Jake Hughes in der Schwimmbad-Schikane kurz vor Schluss verhinderte weitere Zeitenverbesserungen.

Hughes sorgte dann auch im Sprint am Samstag für Schlagzeilen. Dank umgekehrter Startreihenfolge durfte der Quali-Zehnte seinen Van-Amersfoort-Renner auf der Pole-Position parken. Doch dann unterlief dem Briten der gleiche Fauxpas wie schon Calan Williams eine Woche zuvor im Barcelona-Sprint. Als die Lichter der Startampel ausgingen, würgte er seinen Motor ab. Erster Profiteur war Dennis Hauger auf Rang 2. Der norwegische Rookie feierte seinen ersten Erfolg in der Formel 2. Jehan Daruvala machte den Prema-Doppelsieg perfekt. Marcus Armstrong komplettierte das Podium auf Rang 3. Drugovich hatte sich im Startgetümmel einen Plattfuß eingefangen und gab das Rennen schließlich auf.

Drugovich gewinnt erneut

Im Hauptrennen lief es deutlich besser für den Tabellenführer. Von der Pole-Position konnte Drugovich die Führung auf den ersten Metern locker verteidigen. Im Verfolgerfeld schob sich Hauger von Startplatz 9 bis auf 5 nach vorne. Dabei profitierte der Vortagessieger nicht nur von den weichen Reifen, sondern auch von einem Malheur seines Red-Bull-Kollegen Lawson, der noch vor der Aufwärmrunde den Motor abwürgte. Doch Hauger verlor die Plätze schnell wieder, weil ein Safety Car in Runde 19 den auf harten Reifen gestarteten Piloten einen zeitsparenden Boxenstopp ermöglichte. Drugovich verteidigte auch in dieser heißen Phase die Spitze vor Pourchaire. Ein schneller Stopp der Hitech-Schrauber brachte dahinter aber Jüri Vips an Jack Doohan vorbei auf den dritten Podiumsplatz. In der zweiten Rennhälfte kämpfte Drugovich mit einem hohen Reifenverschleiß, doch Pourchaire fand keinen Weg vorbei auf dem engen Stadtkurs. ■

Im Sprint feierte Dennis Hauger seinen ersten F2-Sieg

RED BULL



Nur Théo Pourchaire hält den Anschluss an Drugovich

XPB

ERGEBNIS SPRINT

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Dennis Hauger	44.28,491 h
2.	Jehan Daruvala	+ 6,711 s
3.	Marcus Armstrong	+ 7,267 s
4.	Enzo Fittipaldi	+ 13,164 s
5.	Jüri Vips	+ 14,566 s
6.	Théo Pourchaire	+ 15,829 s
7.	Jack Doohan	+ 17,365 s
8.	Liam Lawson	+ 21,670 s
9.	Roy Nissany	+ 22,838 s
10.	Logan Sargeant	+ 23,031 s

HAUPTRENNEN

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Felipe Drugovich	1:02.35,675 h
2.	Théo Pourchaire	+ 0,827 s
3.	Jüri Vips	+ 8,042 s
4.	Jack Doohan	+ 12,954 s
5.	Enzo Fittipaldi	+ 13,534 s
6.	Marcus Armstrong	+ 14,746 s
7.	Dennis Hauger	+ 15,301 s
8.	Jehan Daruvala	+ 15,721 s
9.	Logan Sargeant	+ 16,164 s
10.	Marino Sato	+ 24,165 s

F2-FAHRERWERTUNG

	Fahrer	Punkte
1.	Felipe Drugovich	113
2.	Théo Pourchaire	81
3.	Jehan Daruvala	53
4.	Marcus Armstrong	50
5.	Jüri Vips	49



König von Schwe

Der frühere Formel-1-Fahrer Marcus Ericsson krönte sich in einer dramatischen Schlussphase zum Sieger des 106. Indy 500. Der Schwede hielt sich das gesamte Rennen in der Spitzengruppe und schlug am Ende eiskalt zu. Ganassi-Kollege Scott Dixon scheiterte tragisch an sich selbst.

Von: **Philipp Körner**

Einen Gruß an seine Kritiker konnte und wollte sich Marcus Ericsson nicht verkneifen. In der Pressekonferenz freute sich der umjubelte Sieger mit einem verschmitzten Lächeln: „Das war für einen Bezahlfahrer doch gar nicht so schlecht, oder?“ Für den Schweden ist der Triumph der endgültige Beweis dafür, dass er in der Formel 1 weit unter Wert geschlagen wurde. „Meine fünf Jahre dort waren hart. Ich habe nicht viel Respekt bekommen und musste mir häufig das Urteil gefallen lassen, nicht gut genug zu sein.“ Mit seinem Erfolg beim Saisonhöhepunkt der IndyCar hat Ericsson nun ein schlagkräftiges Gegenargument auf seiner Seite.

Dass der 31-Jährige das Potenzial für den zweiten schwedischen Sieg nach Kenny Bräck (1999 mit A. J. Foyt Racing) hatte, zeigte bereits sein Startplatz: Ericsson qualifizierte sich auf einem starken fünften Rang. Vor ihm lagen seine Chip-Ganassi-Racing-Kollegen Scott Dixon und Álex Palou sowie das Ed-Carpenter-Racing-Duo Rinus VeeKay und Teamboss/Fahrer Ed Carpenter.

> „Das war für einen Bezahlfahrer doch gar nicht so schlecht, oder? Ich liebe es, in der IndyCar-Serie Rennen zu fahren!“
>
> Marcus Ericsson

Unter den Augen von mehr als 300 000 postpandemischen Fans gaben zunächst die zwei Ganassi-Piloten das Tempo vor. Der schnellste Pole-Sitter in der Geschichte des Indy 500, Scott Dixon, und der amtierende IndyCar-Meister Álex Palou wechselten sich dabei einige Male mit der Führungsarbeit ab. So teilte man den höheren Spritverbrauch als Führender ohne Windschatten clever teamintern auf. Der Niederländer Rinus VeeKay konnte zwar anfangs in die Ganassi-Phalanx eindringen, doch auf Dauer war das Honda-Doppel zu schnell für den Mann aus einem Vorort von Amsterdam.

Kurz nach den eröffnenden Boxenstopps sorgte ebendieser



INDYCAR



INDYCAR

Comeback: Die Streckenbetreiber meldeten über 300 000 Zuschauer



MOTORSPORT IMAGES

Premiere: Grosjean tat sich bei seinem Debüt schwer und verunfallte



INDYCAR

Wettbewerb: Neun Fahrer tauschten insgesamt 38 Mal die Führung

dann für die erste Unterbrechung des Rennens. In Runde 39 von 200 verlor der 21-Jährige das Heck in der Anfahrt zur zweiten Kurve und schlug hart ein. Der ohne Blessuren davongekommene VeeKay ärgerte sich: „Ich hätte mit meinem Auto heute um den Sieg oder zumindest um eine große Punkteausbeute kämpfen können. Jetzt stehe ich mit leeren Händen da.“ Der erste Restart sah das Ganassi-Trio Palou, Dixon und Ericsson an der Spitze. Hinter den drei hatte sich bereits der McLaren-SP-Pilot Patricio „Pato“ O’Ward positioniert, der wie seine McLaren-Kollegen eine recht aggressive (Low-)Downforce-Konfiguration verwendete. Die Autos von Ganassi waren bei der Wahl der Winglets – also der optionalen Zusatzflügel an der Front – sowie bei der Wahl des Gurney-Flaps auf dem Heckflügel viel konventioneller aufgestellt.

Turn 2 vs. Rookies

Die zweite Neutralisierung wurde im 69. Umlauf nötig, nachdem der Brite Callum Ilott (Juncos Hollinger Racing) ähnlich wie VeeKay heftig in die Mauern der zweiten Kurve eingeschlagen war. Scott Dixon und Conor Daly hatten kurz zuvor die zweite Boxenstopp-Phase eingeläutet. Und gerade als Palou seinen zweiten Service antreten wollte, schloss die Rennleitung wegen des Unfalls die Boxeneinfahrt – für den Spanier war es da aber schon zu spät. Palou fuhr so nicht nur einmal unnötig und ohne Abfertigung durch die Boxengasse, er musste mangels Sprit auch noch einen Notfall-Stopp einlegen und wurde als Strafe an das Ende des Feldes zurückgeschickt. Nach VeeKay geriet damit gleich ein zweiter Favorit früh in Probleme. Palous Rennen war so zwar schon vor der Halbzeit quasi gelaufen, aber immerhin war er noch aktiv am Geschehen beteiligt.

Mit dem Lokalmatador Conor Daly (Ed Carpenter Racing) fand Dixon in den ersten Runden nach dem Restart jedoch einen neuen Tandempartner. Dahinter brachten sich Pato O’Ward und Marcus Ericsson für die zweite Rennhälfte in Position. Kurz nach dem Beginn der zweiten 100 Runden erwischte es mit Romain Grosjean (Andretti Autosport) dann einen zweiten Rookie in der zweiten Kurve. Der Franzose, der sich im Vorfeld noch selbstsicher über den Schwierigkeitsgrad des Indianapolis Motor Speedway geäußert hatte, verlor ebenfalls früh das Heck und war anschließend nur noch Passagier. „Ich habe so große Probleme nicht kommen sehen. Das Auto drehte sich ohne jegliche Vorwarnung“, wunderte sich der Indy-500-Debütant nach der wilden Schlitterpartie in seinem zerstörten Andretti-Honda.

Im Anschluss an die Freigabe am Ende der 112. Runde setzte sich O’Ward zwar kurz an die Spitze, doch Dixon fand nur vier Kurven später wieder einen Weg an ihm vorbei. Bis zum Beginn der nächsten Boxenstopp-Phase fuhr der Neuseeländer daraufhin mehr oder weniger ungefährdet vorneweg. Dahinter arbeitete sich derweil der spätere Sieger Ericsson nach einem leicht verpatzten Stopp wieder nach vorne. Der Schwede berichtete über den einzigen größeren Fehler seines Rennens: „In der Boxengasse gab es etwas Verwirrung mit dem ankommenden Auto von Jimmie Johnson. Dabei fiel ich vom dritten auf den achten Rang zurück.“ Es sollte nicht das einzige Mal bleiben, dass Ericssons berühmter Teamkollege seinen Weg nachhaltig kreuzen sollte.

Penske in Problemen

Der vorletzte Stopp-Zyklus ab Runde 140 verlief ohne eine störende Neutralisierung und sah mit Pato O’Ward einen neuen alten Führenden. Zwei Umläufe nach dem Beginn des letzten Renn-Viertels schlug der Penske-Pilot Scott McLaughlin plötzlich mit hoher Geschwindigkeit in die Begrenzung der dritten Kurve ein. Dank der polsternden „SAFER Barrier“, die in diesem Jahr ihren 20. Geburtstag feiert, blieb auch der Neuseeländer glücklicherweise unverletzt. Der dreifache Meister der australischen Supercars-Serie berichtete: „Mich hat eine Windböe erwischt. Da ich bis zu diesem Zeitpunkt länger nicht mehr außerhalb von Verkehr gefahren bin, konnte ich es nicht richtig einschätzen.“ McLaughlin war mit Platzierungen am Rande der Top 10 bis dahin der beste Penske-Pilot gewesen. Das Team des Serien- und Streckenbesitzers Roger Penske erlebte bei seinem Heimspiel wie im letzten Jahr >>



INDYCAR

Härte: Marcus Ericsson verteidigte konsequent gegen Pato O'Ward



INDYCAR

Tragik: Scott Dixon dominierte lange, aber machte einen Fehler in der Pitlane



INDYCAR

Spannungselement: Die rote Flagge brachte Drama in den letzten Runden

>> eine herbe Schlappe. Mit dem Restart am Ende der 158. Runden tendierte die 106. Ausgabe des Klassikers schließlich schnell ihrem dramaturgischen Höhepunkt entgegen.

Direkt mit dem Schwenken der grünen Flagge attackierte der Zweitplatzierte Scott Dixon erfolgreich Pato O'Ward. Marcus Ericsson war zu diesem Zeitpunkt auf dem sechsten Rang und konnte in den Rückspiegeln verfolgen, wie sich sein Teamkollege Tony Kanaan ebenfalls nach vorne arbeitete. In Runde 175 bog Scott Dixon dann für seinen finalen Stopp in die Boxengasse ab. Der dominante sechsfache Champion übertrieb es bei der Anfahrt zum entscheidenden Service aber und rutschte mit stehenden Rädern über die Messschleife der Einfahrt. Nach nur wenigen Augenblicken verkündete die Rennleitung den absoluten Worst Case: eine Durchfahrtsstrafe wegen der Übertretung der Höchstgeschwindigkeit in der Pitlane. Mit diesem Schnitzer hatte der Sieger des Indy 500 im Jahr 2008 sein über weite Strecken dominantes Rennen komplett an die Wand gefahren. Dixon war untröstlich: „Es zerreißt mir mein Herz, wenn ich ehrlich bin. Als ich in die Pitlane kam, musste ich die Hinterräder blockieren, dann waren es aber alle vier. Ich fürchte, ich war nur eine Meile pro Stunde zu schnell. Das ist frustrierend und mein Fehler." Die Lücke an der Front füllte anschließend ein Vierer-Paket bestehend aus dem zweiten McLaren-SP-Fahrer Felix Rosenqvist, Marcus Ericsson, Pato O'Ward und Tony Kanaan. Mit noch 18 ausstehenden Umläufen machte Ericsson Ernst und ging mit reichlich Überschuss an Rosenqvist vorbei. Nach dem Ende der Stopps übernahm der Schwede schlussendlich die Führung.

Beseelt von dem perfekten Timing flog Ericsson daraufhin seinen Verfolgern auf einmal davon. Der spätere Zweitplatzierte Pato O'Ward hatte teils über 2,5 Sekunden Rückstand und musste auf ein Pace-Car hoffen. Dieses kam dann ausgerechnet in der Form eines T2-Abflugs von Jimmie Johnson in Runde 195. Ericsson frotzelte bezüglich seines Kollegen: „Als ich das gesehen habe, war ich echt frustriert! Er hätte mir zuliebe doch vorsichtiger sein können."

Shootout nach roter Flagge

Angesichts des viel diskutierten Rennendes im Jahr 2020 entschied sich die Rennleitung aufgrund der fortgeschrittenen Rundenzahl diesmal, eine rote Flagge einzusetzen. Diese erlaubte es, ohne Rundenverlust die Strecke wieder auf Vordermann zu bringen. Gleichzeitig konnten sich die Fans, welche lautstark die Entscheidung bejubelten, schon auf zwei finale Runden freuen – im Gegensatz zur NASCAR enden IndyCar-Rennen ohne eine mögliche Verlängerung und falls nicht vermeidbar unter Gelb.

> **!** Scott Dixon führte 95 Runden an. Mit insgesamt 665 Führungsrunden beim Indy 500 ist der Neuseeländer nun der Rekordhalter. Er überbot die 644 Umläufe von Al Unser senior.

Ab der Wiederfreigabe verteidigte Ericsson sehr aggressiv und pendelte wild über die Geraden, um den Windschatten der Verfolger O'Ward und Kanaan zu brechen. Der Mexikaner O'Ward erwischte jedoch einen guten Ausgang aus der vierten Kurve und setzte den alles entscheidenden Angriff außen in der ersten Kurve der letzten Runde. So gingen der junge McLaren-Star und der frühere Formel-1-Fahrer nebeneinander in die Steilkurve. Schlussendlich steckte O'Ward zurück und ordnete sich wieder ein. Nach dem Rennen berichtete der enttäuschte Heißsporn: „Natürlich haben ihm das Pendeln und das Zustellen der inneren Linie geholfen. Ich konnte mich zwar neben ihn setzen, aber jeder weiß, wie so etwas hier in den letzten Runden endet. Er hätte niemals zurückgesteckt." Ericsson entgegnete wenig später: „Ich hätte ihn nicht abgeschossen, aber er musste schon hart für seine Chance arbeiten. Ich war den ganzen Schlussspurt über mit Vollgas unterwegs."

Für Pato, der ironischerweise für das erste IndyCar-Team von Ericsson fährt, kam keine weitere Chance dazu: Der Dreyer-&-Reinbold-Pilot Sage Karam flog in der zweiten Kurve ab und wurde somit ihr fünftes „Opfer" bei insgesamt sechs Neutralisierungen. Chevy-Pilot Karam absolvierte danach erfolgreich alle Checks, wurde aber dennoch ins Krankenhaus gebracht. Ericssons Sieg war somit zwar fix, allerdings konnte er es zunächst nicht fassen: „Ich habe es erst gar nicht verstanden und mich sogar darüber geärgert, noch einen Restart überleben zu müssen. Doch dann wurde mir klar, dass ich gewonnen habe, und die Emotionen

brachen über mich herein." Die Tipps für seine nahezu perfekte Verteidigung kamen vom Ganassi-Fahrermentor Dario Franchitti, mit dem sich Ericsson Samstagnacht noch lange ausgetauscht hatte. „Er sagte zu mir, dass ich sehr vorausschauend fahren soll und immer einen Plan bereithaben muss, wie man die Angriffe der Verfolger abwehrt." Ein großes Vorbild war für Ericsson dabei der Sieger des Indy 500 im Jahr 2019, Simon Pagenaud. „Das war damals meisterlich von ihm. Das Rennen habe ich mir sehr oft angeschaut", berichtete Ericsson. „Harte Arbeit und eine bestmögliche Vorbereitung zahlen sich auf diesem Weg aus."

Neue Machtbalance

Dank der doppelten Punktzahl beim Saisonhighlight reist Marcus Ericsson nun als Meisterschaftsführender zum nächsten Rennen in Detroit. Sein Teamchef Chip Ganassi verneigte sich vor seinem häufig unterschätzten Schützling: „Marcus weiß, wie er unsere Ressourcen perfekt für sich nutzt. Er hatte immer das Potenzial, aber brauchte ein Auto, mit dem er es zeigen kann. Zusammen mit seinen vier Kollegen hat er den gesamten Monat über ein perfektes Teamwork gezeigt." Ganassis letzter Sieg beim Indy 500 war der dritte Erfolg von besagtem Dario Franchitti im Jahr 2012, dementsprechend erleichtert war der frühere Rennfahrer über den erlösenden Erfolg. Damit liegt sein Team nur noch einen Triumph hinter Andretti Autosport (sechs Siege), das nach dem Team Penske (18 Siege) anhaltend die zweitbeste Mannschaft der Geschichte ist. Am Sonntag lief es für die Truppe von Michael Andretti jedoch bescheiden. Alexander Rossis fünfter Platz war der einzige Lichtblick. Herta, der im Abschlusstraining heftig abgeflogen war, haderte früh mit seinem notdürftig zusammengebauten Ersatz-Renner und schied in Runde 129 aus.

Mit dem zweiten Platz von O'Ward und dem vierten Rang von Rosenqvist rückte McLaren SP in Indy zwar deutlich zur zweiten Kraft auf. Dennoch erkannte O'Ward eine große Schwachstelle: „Das Team hat alles perfekt gemacht und jeder Stopp hat gesessen. Nur in einem Aspekt waren wir unterlegen und müssen daran jetzt hart arbeiten." Gemeint ist der Chevrolet-Motor, der nun drei Jahre am Stück in Indy sieglos blieb. Laut O'Ward habe Ericsson einfach mehr Power gehabt, als es darauf ankam. Der sichtlich zerknirschte Youngster, der seinen Vertrag bis zum Jahr 2025 verlängert hatte, schaute aber bereits nach vorne: „Ich liebe Detroit und will dort für die Meisterschaft mein Bestes geben."

Die „Rückkehr" des 500-Meilen-Rennens von Indianapolis nach einer zuschauerlosen und einer begrenzten Auflage sollte dank der Fülle an emotionalen Geschichten also den hohen Erwartungen gerecht geworden sein. Marcus Ericsson fasste es passend zusammen: „Für uns Fahrer ist es sehr wichtig, vor so vielen Menschen zu fahren. Es war unglaublich!" Am meisten freue er sich darauf, selbst zu erfahren, was ein Indy-Sieg mit einem Leben macht. Sein Mentor und Förderer Kenny Bräck, der sich über einen Videoanruf bei der Pressekonferenz an Ericsson wandte, habe ihm davon schon viel erzählt. Bezüglich der F1 war die abschließende Botschaft deutlich: „Ich liebe es hier und bleibe so lange wie möglich." ■

STAND MEISTERSCHAFT

1.	Ericsson	226 Punkte
2.	O'Ward	213
3.	Palou	212
4.	Power	202
5.	Newgarden	174
6.	Dixon	166
7.	McLaughlin	162
8.	Pagenaud	157
9.	Rosenqvist	154
10.	Herta	142

INDYCAR

Nächster Halt: Detroit (5. Juni)

ERGEBNIS 106. INDIANAPOLIS 500

6. SAISONLAUF DER INDYCAR

200 Runden à 2,5 Meilen = 500 Meilen

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Marcus Ericsson	Chip Ganassi Racing/Honda	2:51.00,6432 h	200
2.	Patricio O'Ward	McLaren SP/Chevrolet	+ 1,7929 s	200
3.	Tony Kanaan	Chip Ganassi Racing/Honda	+ 3,5173 s	200
4.	Felix Rosenqvist	McLaren SP/Chevrolet	+ 4,1267 s	200
5.	Alexander Rossi	Andretti Autosport/Honda	+ 4,9804 s	200
6.	Conor Daly	Ed Carpenter Racing/Chevrolet	+ 5,0799 s	200
7.	Hélio Castroneves	Meyer Shank Racing/Honda	+ 6,5614 s	200
8.	Simon Pagenaud	Meyer Shank Racing/Honda	+ 7,0937 s	200
9.	Álex Palou	Chip Ganassi Racing/Honda	+ 8,2446 s	200
10.	Santino Ferrucci	Dreyer & Reinbold/Chevrolet	+ 9,8329 s	200
11.	Juan Pablo Montoya	McLaren SP/Chevrolet	+ 10,7647 s	200
12.	J. R. Hildebrand	A. J. Foyt Racing/Chevrolet	+ 11,6554 s	200
13.	Josef Newgarden	Team Penske/Chevrolet	+ 11,8276 s	200
14.	Graham Rahal	Rahal Letterman Lanigan/Honda	+ 12,4253 s	200
15.	Will Power	Team Penske/Chevrolet	+ 13,3036 s	200
16.	David Malukas	Dale Coyne Racing/Honda	+ 13,6283 s	200
17.	Kyle Kirkwood	A. J. Foyt Racing/Chevrolet	+ 14,5864 s	200
18.	Christian Lundgaard	Rahal Letterman Lanigan/Honda	+ 16,3308 s	200
19.	Ed Carpenter	Ed Carpenter Racing/Chevrolet	+ 16,5602 s	200
20.	Devlin DeFrancesco	Andretti Autosport/Honda	+ 16,8218 s	200
21.	Scott Dixon	Chip Ganassi Racing/Honda	+ 18,1238 s	200
22.	Marco Andretti	Andretti Autosport/Honda	+ 25,2002 s	200
23.	Sage Karam	Dreyer & Reinbold/Chevrolet		199
24.	Jack Harvey	Rahal Letterman Lanigan/Honda		199
25.	Takuma Sato	Dale Coyne Racing/Honda		199
26.	Stefan Wilson	DragonSpeed/Chevrolet		198
27.	Dalton Kellett	A. J. Foyt Racing/Chevrolet		198
28.	Jimmie Johnson	Chip Ganassi Racing/Honda	Unfall	193
29.	Scott McLaughlin	Team Penske/Chevrolet	Unfall	150
30.	Colton Herta	Andretti Autosport/Honda	Ausfall	129
31.	Romain Grosjean	Andretti Autosport/Honda	Unfall	105
32.	Callum Ilott	Juncos Hollinger/Chevrolet	Unfall	68
33.	Rinus VeeKay	Ed Carpenter Racing/Chevrolet	Unfall	38

NACHRICHTEN

NEUER AEROSCREEN

Seit seiner Einführung im Jahr 2020 hat der Aeroscreen diverse Fahrer vor aufgewirbelten Gegenständen geschützt. Für 2024 ist nun eine Nachfolgeversion in der Entwicklung, die stark an Gewicht verlieren soll und so die Balance der Autos weniger beeinflusst. Pankl, der Konstrukteur des Titan-Schutzbügels, erhofft sich durch neue Produktionsprozesse eine Halbierung des Gewichts. Außerdem sollen die damit verbundenen Scheiben des Spezialisten PPG weiter abspecken. Die von Red Bull Advanced Technologies entworfene Form bleibt gleich.

HYBRID-DEBÜT

Obwohl der Start der Hybrid-Ära wegen Lieferengpässen auf 2024 verschoben wurde, schreiten die Vorbereitungen weiter voran. Ende Juni sollen die neuen 2,4-Liter-V6 von Chevrolet und Honda erstmals mit elektrischer Unterstützung auf dem Rundkurs von Indianapolis getestet werden. Bei der ERS-Einheit handelt es sich um ein rund 100 PS starkes Produkt des deutschen Zulieferers Mahle.

NACHHALTIGER SPRIT

Zusammen mit dem neuen Kraftstoffpartner Shell hat die IndyCar einen „ zu 100 Prozent erneuerbaren Sprit" angekündigt, der ab der Saison 2023 zum Einsatz kommt. Die zweite Generation von Ethanol wird aus Abfällen der Zuckerrohr-Produktion und weiteren Bio-Kraftstoffen gewonnen.

MCLAREN-OFFENSIVE

Der IndyCar-Ableger des britischen Rennstalls war mit zwei großen Neuigkeiten zum Indianapolis Motor Speedway gereist. Zum einen verkündete man, den Vertrag mit Patricio O'Ward bis zum Jahr 2025 verlängert zu haben. Zum anderen stellte man Entwürfe einer neuen Zentrale in der Nähe von Indianapolis vor. In Kürze gibt es ein Update zum Fahrerkader. Alexander Rossi gilt als heißer Kandidat.



Survival-Training

Das 24h-Rennen Nürburgring glich in diesem Jahr dem Spiel „Reise nach Jerusalem". Nur wer wie Audi und Mercedes die Nerven behielt, redete um den Sieg mit. Phoenix Racing meisterte das mit Frédéric Vervisch, Robin Frijns, Kelvin van der Linde und Dries Vanthoor am besten und holte den sechsten Erfolg.

Von: **Bianca Leppert**

Es war ein Gemetzel. Wieder einmal. Der Gott des Gemetzels war nur ausnahmsweise nicht das Wetter. Das trug zwar seinen Teil zur Rennentscheidung bei, aber für den Großteil des Kleinholzes rund um die Nordschleife sorgten die Protagonisten bei der 50. Ausgabe des 24h-Rennens Nürburgring in den meisten Fällen selbst. Dabei war die Nacht, die sonst gefürchtet wird, nicht mal das Problem. Die meisten GT3-Favoriten machten bereits vor Mitternacht Feierabend.

Von da an schlug die Stunde für Phoenix Racing. Denn die Eifeler Urgesteine, die bereits fünf Siege beim Eifel-Klassiker in der Tasche hatten, wussten, dass man manchmal das Rennen mit Geduld zu einem kommen lassen muss. Und genau das taten sie. Frédéric Vervisch, Kelvin van der Linde, Robin Frijns und Dries Vanthoor bescherten Teamchef Ernst Moser mit dem Audi R8 LMS Evo II nach 159 Runden den sechsten Triumph in der Geschichte des Teams – und zugleich den sechsten für die Marke aus Ingolstadt.

Last-Minute-Zittern

„Dieser Sieg hat einen besonderen Stellenwert, denn bei den wechselnden Bedingungen besonders in der Schlussphase waren gute Nerven gefragt – von den Fahrern auf der Strecke genauso wie von den Mechanikern, Ingenieuren und Strategen in der Box", sagte Audi Kundensport-Leiter Chris Reinke. Vanthoor und Vervisch erlebten ein Déjà-vu: Die beiden saßen bereits 2019 beim letzten Phoenix-Sieg im R8. Kelvin van der Linde fuhr seinen ersten 24h-Pokal 2017 mit Land Motorsport ein.

> „2017 habe ich das 24h-Rennen in der letzten Runde verloren. Jetzt dachte ich wegen der Untersuchung des Stopps, es passiert schon wieder."
>
> Robin Frijns, Phoenix Racing

Für Robin Frijns war es hingegen eine Premiere. „Ich wollte dieses Rennen schon so lange gewinnen", sagte der Niederländer. „Ich habe 2017 gegen Kelvin in der letzten Runde verloren. Und als die Untersuchung unseres Boxenstopps anstand, dachte ich, es passiert wieder."

Tatsächlich ploppte neun Minuten vor Schluss auf dem Info-Bildschirm die Meldung auf, dass der letzte Boxenstopp der Startnummer 15 untersucht wird. Seien wir ehrlich: Diesen Last-Minute-Nervenkitzel kennen wir bei diesem Rennen bestens. Es war jedoch schnell klar: Das Vergehen war nicht dramatisch.

Phoenix wurde vorgeworfen, man habe den Motor während des Tankvorgangs gestartet. Das brachte keinen Wettbewerbsvorteil – entsprechend milde fiel die nachträgliche Zeitstrafe mit 32 Sekunden aus. Dazu kamen 5000 Euro Geldstrafe. Aus 55,276 Sekunden Vorsprung vor dem zweitplatzierten GetSpeed-Mercedes (#3) von Fabian Schiller, Maxi Götz und Adam Christodoulou blieben auf dem Papier so nur 23,276 Sekunden übrig.

Die letzten Runden verwaltete van der Linde das Geschehen an der Spitze vor dem GetSpeed-Mercedes. Das eigentliche Drama spielte sich in Runde 141 bei noch 2 Stunden und 37 Minuten auf der Uhr ab. Während der


Ab Mitternacht übernahm der Phoenix-Audi das Zepter – und ließ es bis ins Ziel nicht mehr los

SB_MEDIEN

Mercedes trotz einsetzendem Regen in einigen Streckenabschnitten auf Slicks der Medium-Mischung von Michelin setzte, wechselte Phoenix eine Runde später auf geschnittene Soft-Slicks. Der große Vorteil: Der Audi kam in seinem Boxenstopp-Rhythmus immer eine Runde später zum Stopp, so konnte man besser reagieren.

Es zahlte sich aus. Die Schere zwischen van der Linde auf geschnittenen Slicks und Götz auf Slicks ging bei stärkerem Regen weiter auf. Van der Linde vergrößerte den Vorsprung auf Götz auf über eine Minute. Götz hatte große Mühe, den AMG überhaupt auf der Strecke zu halten. „Es waren mit die schwierigsten Runden auf der Nordschleife, die ich je hatte“, sagte er. „Ich habe mich nur darauf konzentriert, meinen Rhythmus zu finden und keinen Fehler zu machen.“

Entgegen der Erwartungen bauten bei van der Linde die geschnittenen Slicks am Ende des Stints nicht ab. Erst beim nächsten Service vertraute GetSpeed ebenfalls auf die geschnittene Variante. Zu spät? „Nein, denn mit den Informationen, die wir hatten, waren die Slicks vorher die richtige Entscheidung“, so Götz. Auf dem Schwesterauto #4 war Maro Engel zuvor auf geschnittenen Slicks unterwegs gewesen, hatte damit aber weder einen großen Vor- oder Nachteil. „Wir sind von einer geringeren Intensität des Regens ausgegangen“, sagte Mercedes-Kundensportchef Stefan Wendl.

Hinterher ist man immer schlauer. Das traf auch für die Entscheidung zu, die #3 am Samstagabend einen Stint mit nur 7 statt 8 Runden fahren zu lassen. So wollte man sie in einen anderen Rhythmus als den Phoenix-Audi bringen. Der Nachteil: Man musste jedes Mal vor dem Konkurrenten die Reifenwahl treffen. Beiden gemeinsam: Sowohl der Mercedes-AMG GT3 als auch der Audi R8 LMS GT3 Evo II schienen die weiche Michelin-Mischung (Soft) nicht sonderlich ins Herz geschlossen zu haben. Das Auto mit dem Stern an der Front aber noch weniger. Der Beleg: Audi geigte in der Nacht bei kalten Bedingungen, in denen der Soft-Reifen gefragt ist, mehr auf. Mercedes machte wiederum am Morgen mit etwas wärmeren Temperaturen auf der Medium-Mischung Zeit gut.

Besonders eindrucksvoll: die Vorstellung von Christodoulou, der sich von über 56 Sekunden Rückstand bis hin zu neun Sekunden durchknabberte. Anschließend führte Schiller sein Werk fort und kam bis auf wenige Zehntel an Vanthoor heran, ehe die Regenphase folgte.

„Bei den Mischbedingungen hatten wir eher einen Vorteil“, meinte van der Linde, der zum Schluss im Phoenix-Auto saß. Der Doppelstarter, der um 0.50 Uhr den privat eingesetzten Phoenix-Audi #5 nach einer Kollision abstellen musste und damit seinem Kollegen auf der #15 mehr Schlaf ermöglichte, erlebte am Morgen einen kniffligen Moment. Der erst kurz davor in Führung gegangene Schubert-BMW #20 legte vor seinen Augen im Metzgesfeld bei einsetzendem Regen einen Rodeoritt inklusive Reifenschaden hin. „Als ich diese schwierige Situation überlebt habe, hat mir das einen Kick gegeben“, sagte der Südafrikaner.

BOP nicht entscheidend

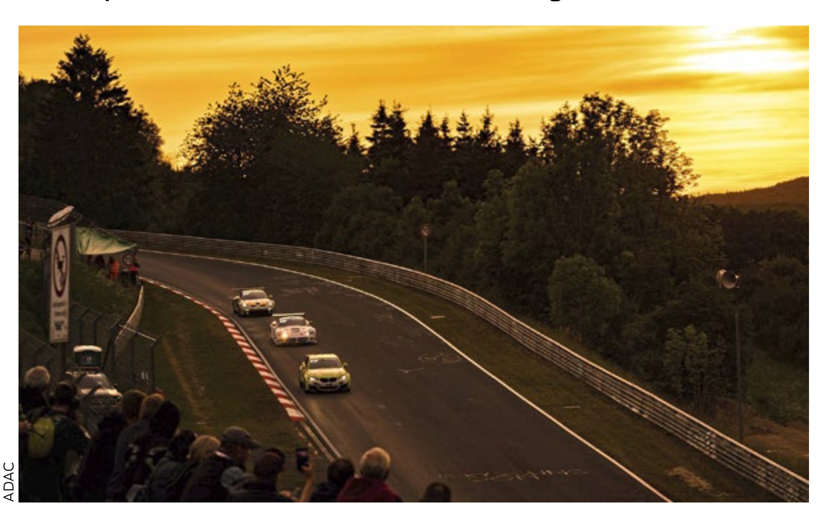
Apropos BMW. Die suchte man in den Top 10 vergeblich. >>


SB-MEDIEN

Die Phoenix-Fahrer Vervisch, Vanthoor, Frijns und van der Linde feiern Platz 1


BR-FOTO

Der GetSpeed-Mercedes musste sich erst im Finale beugen: Platz 2


ADAC

Das Wetter spielte beim 50. Jubiläum mit: Sonnenschein statt Rennabbruch


SB-MEDIEN

Doppelschlag für GetSpeed: Das AMG-Team brachte zwei Autos aufs Podest



Die Motorsportfans sind hungrig: Über 230 000 Zuschauer strömten zum 24er an den Nürburgring

SB-MEDIEN

>> Dabei waren die Bayern als große Favoriten gehandelt worden. Der Vorbereitungsphase drückte man seinen Stempel auf. Doch auf dem Podium standen dieses Mal andere. Mit der #4 von GetSpeed (Engel/Juncadella/Gounon) stellte Mercedes neben der #3 gleich zwei Autos in den Top 3.

Es folgten der werksunterstützte Car-Collection-Audi, einer der privaten Phoenix-Audi (#16), ein privater Car-Collection-Audi (#24) und die beiden Mercedes-AMG von HRT (#12 und #6). Erst auf Rang neun findet sich mit dem Falken-Elfer (#33) der beste Porsche wieder. Dahinter feierte der sonst oft so defektanfällige Konrad-Lambo die Ankunft im Ziel auf Rang 10 – und das ganz ohne Werksunterstützung in der Pro-Am-Kategorie. Vor allem Jordan Pepper und Axcil Jefferies überzeugten mit ihren Lenkradkünsten, die Patzer von Michele Di Martino und Maximilian Hackländer kosteten jedoch wertvolle Zeit.

Ist das Ergebnis ein Spiegel der Balance of Performance? Keineswegs. Im Fahrerlager war man sich einig, dass das Gleichgewicht im Duell an der Spitze zwischen Audi und Mercedes passte. Porsche und BMW konnte man gar nicht seriös beurteilen, weil sie sich so früh aus dem Rennen katapultierten und damit nicht mehr am Wetteifern um die schnellsten theoretischen Bestzeiten im Verlauf des Sonntags beteiligt waren.

Einen gemeinsamen Nenner bei einem so strittigen Thema wie der BOP gab es ausnahmsweise: Der #90 Aston Martin von TF Sport war zu flott unterwegs. Nach sieben Stunden hatte man trotz Dreher einen Vorsprung von über 30 Sekunden.

Da stellten sich manche die Frage, warum man von Aston Martin im Vorfeld nicht mehr gesehen hatte. Zur Erinnerung: NLS 3 fuhr man mit Stammbesetzung, das Quali-Rennen nur mit GT4-Fahrern aufgrund einer Überschneidung mit der WEC in Spa. Sowohl nach dem Quali-Rennen als auch nach dem Top-Quali am Freitag beim 24h-Rennen gab es BOP-Zugeständnisse von insgesamt rund 13 PS. Das Thema erledigte sich mit dem Ausfall gegen 23 Uhr aufgrund eines Ausrutschers von Nicki Thiim auf einer Ölspur.

> „Ich wusste, dass es mein Bruder ist. Sonst hätte ich längst zurückgezogen. Es hat überhandgenommen und war dumm von mir. Das darf nicht passieren.“
>
> Laurens Vanthoor, Manthey

Ein ähnliches Schicksal ereilte den von Pole gestarteten Ferrari von Octane126, der Blessuren eines Unfalls und später eine defekte Spurstange plus Folgeschäden hatte. Nach öffentlich lautstarkem BOP-Geschrei und Kritik am ADAC-Technikausschuss stellte man den Ferrari 488 GT3 mit Luca Ludwig hinterm Lenkrad auf Pole. Und als es für die Pro-Am(!)-Besetzung (Grossmann/Trummer/Hirschi/Ludwig) fürs Rennen 10 Kilo Ballast hagelte, beschwerte man sich noch. Kurze Gedankenschleife: Wo wäre der Ferrari erst mit Werksfahrern unterwegs gewesen? Die Idee einer BOP ist ja der Ausgleich der Fahrzeugkonzepte – und nicht der einzelnen Fahrerpaarungen.

BMW- und Porsche-Drama

Viele verheddern sich beim Thema BOP in Verschwörungstheorien. Wir können nicht mehr zählen, wie oft wir gehört haben, dass der 50. Geburtstag der BMW M GmbH gut zur 50. Ausgabe des 24h-Rennens passt. Allen, die offenbar etwas Seltsames geraucht haben, sei gesagt: Nur ein BMW M4 GT3 schaffte es überhaupt ins Ziel. Das Pro-Am-Auto #102 von Walkenhorst hatte allerdings 29 Runden Rückstand. Bei Porsche ging man ebenfalls mit gesenktem Kopf vom Platz. Es war für beide Marken ein Desaster.

Das Favoritensterben nahm ab der dritten Rennstunde seinen Lauf. Die erste Aufführung war eine gemeinsame Darbietung. In den Hauptrollen: die #99 von Rowe und die #27 von Toksport WRT. Erst krachte Toksport beim Boxenstopp Rowe ins Auto, spä-

ter überholten Nick Yelloly im BMW und Julien Andlauer im Porsche den Mercedes von Luca Stolz links und rechts und verharkten sich anschließend in der NGK-Schikane. Die Sportkommissare sahen in Yelloly den Schuldigen. Beide konnten das Rennen in die Tonne treten.

Es kam noch härter. In Runde 23, nicht mal eine Stunde später, betraten Porsche-Pilot Laurens und Audi-Kutscher Dries Vanthoor die Bühne. Das Bruder-Duell zwischen dem #1 Manthey-Elfer und dem späteren Siegerauto #15 geriet allerdings außer Kontrolle.

Auf der Döttinger Höhe lieferten sie sich ein Hochgeschwindigkeits-Duell Seite an Seite. Überhaupt sah man in diesem Rennen extrem viele sogenannte Side-Drafting-Manöver, also spezielle Windschattenspiele. Kurz vor der Hohenrain-Schikane kam es zum Showdown. Niemand der beiden wollte nachgeben. Es passierte, was nicht passieren sollte: Laurens berührte im „Grello“-Porsche die Seite des Audis, flog spektakulär in die Leitplanken, prallte ab und kreiselte weiter. Der Abflug war so heftig, dass sich die Sportwarte wegducken mussten.

Während Dries Vanthoor mit der #15 unbeschadet weiterfahren konnte, war der Manthey-Porsche Kernschrott. Laurens Vanthoor kam zum Check ins Medical Center. Die Schuld nahm er komplett auf sich. „Es ist schwierig, das in Worte zu fassen“, meinte der Porsche-Pilot. „Ich sage es ehrlich: Es ist der dümmste Moment, an den ich mich erinnern kann. Wir lieben uns über alles, fahren Rennen, seit wir klein sind. Ich wusste, dass es mein Bruder ist. Sonst hätte ich schon längst zurückgezogen. Es hat einfach etwas überhandgenommen und war eine Dummheit von mir. So was darf nicht passieren.“

Vanthoor zerstörte mit seinen eigenen Sieg-Ambitionen die der Manthey-Mannschaft gleich mit. Dabei hatte Kévin Estre im ersten Stint eine sensationelle Aufholjagd von Startplatz 35 gezeigt. Die war einer Strafe wegen eines Gelb-Vergehens geschuldet.

Nach dem Unfall des Aston Martin um 23 Uhr diktierte der #98 Rowe-BMW das Tempo an der Spitze. Das dauerte nur 17 Minuten. Sheldon van der Linde strandete im Streckenabschnitt Bergwerk mit Aufhängungsschaden vorne rechts – inklusive Funkenflug. Damit war der Weg für >>



ADAC

Beim Start konnte der Octane126-Ferrari 488 die Führung verteidigen



SB-MEDIEN

Doppelausfall für Rowe: Zwei Top-BMW fielen Unfällen zum Opfer



SB-MEDIEN

Einmalige Fankultur: Ein Mix aus Rennfieber, Fasching und Posing



ADAC

Startplatz 3, im Ziel Position 10: Der Lambo von Konrad Motorsport

FAHRERLAGER-NEWS

KONRAD OHNE SUPPORT

Franz Konrad und seine Mannschaft sind mit dem Lamborghini Huracán die einzigen konstanten Vertreter der Marke auf der Nordschleife. FFF Racing stellte das Engagement nach einem Gastspiel 2021 wieder ein. Konrad muss ohne Rückendeckung der Italiener auskommen. Das Team bekam weder Werksfahrer zur Verfügung gestellt noch wurde das Auto in Italien wie bisher vorbereitet. Vielleicht hat es Glück gebracht? Zumindest feierte man mal wieder eine Zielankunft – auf dem zehnten Platz.

KTM BRENNT LICHTERLOH

Es war eine der kuriosesten Szenen des Rennens: Der KTM X-Bow GTX von YouTube-Star Felix von der Laden brannte im Streckenabschnitt Aremberg. Von der Laden kletterte aus dem Auto, hatte aber keinen Gang eingelegt. Auf dem abschüssigen Gelände machte sich das Auto selbstständig, rollte zunächst geradeaus, schlug in die Planke ein und kreuzte daraufhin herrenlos die Fahrbahn, um dann zum Stehen zu kommen. Dass niemand dabei verletzt wurde, grenzte an ein Wunder. Dafür stach bei KTM die Leistung von Tim Heinemann positiv hervor, der schon mit Startplatz 22 mitten in der GT3-Armada überzeugte.

STURZ WEITER THEMA

Die Reifenproblematik rund um Michelin wurde schon beim 24h-Qualirennen viel diskutiert. Die Franzosen hatten für alle Hersteller Empfehlungen in Sachen Luftdruck und Sturz gegeben. Die Maßgabe für den Sturz lag bei maximal drei Grad. Während BMW ohnehin weniger fährt und Audi sich nach anfänglichen Problemen über mehrere Rennen der Situation anpasste, haderte man bei Porsche während des gesamten Wochenendes damit. Der Elfer ist, was die Sturz-Einschränkung an der Hinterachse betrifft, offenbar sensibler.



Das Manthey-Team glänzte nur bei den Racing Days und zu Rennbeginn

SB-MEDIEN

>> das Duell zwischen dem Phoenix-Audi und dem GetSpeed-Mercedes ab Mitternacht geebnet.

BMW und Porsche mussten noch mehr bittere Pillen schlucken. Die #100 von Walkenhorst hatte ein Problem mit der Servolenkung, die #101 verunfallte mit Andy Soucek am Steuer. Gleiches Schicksal traf die BMW-Junioren in der Nacht. Nach einem Auffahrunfall in der Anfangsphase war man wieder auf dem Vormarsch, dann legte sich Max Hesse am Sonntagmorgen in der Mutkurve ab. Blieb nur die Speerspitze von Schubert Motorsport im 50-Jahres-Design. Die war der letzte Hoffnungsträger im Kampf an der Spitze bis um kurz vor 8 Uhr. Dann folgten aber eine Zeitstrafe von 32 Sekunden wegen Missachtung von Flaggensignalen und besagter Reifenschaden nach dem Abflug von Sims.

Auf Podiumskurs liegend kam Jesse Krohn 33 Minuten vor Schluss mit dem rauchenden BMW M4 GT3 an die Box. „Wir vermuten, dass etwas mit der Kühlung nicht in Ordnung war", sagte Teamchef Torsten Schubert zunächst. Später stellte sich heraus, dass ein Problem mit der Abgasanlage die starke Hitzeentwicklung verursachte. Die beiden Dinamic-Porsche #28 und #29 wurden Opfer von Unfällen. Gleiches gilt für den #44 Falken-Porsche, der von Nico Müller im #22 Car-Collection-Audi auf die Hörner genommen wurde. Die Ausfallserie wurde eine Stunde vor Schluss von Dennis Olsen im KCMG-Porsche (#18) komplettiert, der im Galgenkopf auf Platz 9 liegend das Auto verlor.

„Es wird jedes Jahr härter, weil es so eng ist", meinte Kelvin van der Linde zu den vielen Unfällen. „Vor fünf Jahren hattest du noch fünf Prozent Luft nach oben, jetzt machst du nur noch mit 100 Prozent einen Unterschied." ■

24h-RENNEN NÜRBURGRING 2022

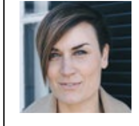
Nürburgring/D (GP-Kurs plus Nordschleife 25,378 km) 28./29. Mai 2022; 135 Teams gestartet, 93 Teams gewertet
Renndistanz: 159 Runden = 4035,102 km
Pole-Position: Octane126-Ferrari 488 GT3 (#26), Luca Ludwig: 8.09,469 min
Schnellste Rennrunde: Team Bilstein by HRT-Mercedes AMG GT3 (#12), Raffaele Marciello: 8.11,639 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
1.	SP 9 Pro	#15	Frijns/van der Linde/Vanthoor/Vervisch	Phoenix-Racing-Audi R8 LMS GT3	24:07.13,822 h
2.	SP 9 Pro	#3	Götz/Christodoulou/Schiller	GetSpeed-Mercedes-AMG GT3	+23,276 sec
3.	SP 9 Pro	#4	Engel/Gounon/Juncadella	GetSpeed-Mercedes-AMG GT3	+3.33,519 min
4.	SP 9 Pro	#22	Haase/Müller/Niederhauser/Rast	Car-Collection-Audi R8 LMS GT3	+4.40,864 min
5.	SP 9 Pro	#16	Giermaziak/Schramm/Beretta/Winkelhock	Scherer Team Phoenix-Audi R8 LMS GT3	+6.53,468 min
6.	SP 9 Pro	#24	Drudi/Kolb/Niederhauser/Mies	Car-Collection-Audi R8 LMS GT3	+7.01,159 min
7.	SP 9 Pro	#12	Marciello/Ellis/Stolz	Team Bilstein by HRT-Mercedes-AMG GT3	+1 Runde
8.	SP 9 P/A	#6	Haupt/Dienst/Bastian/Piana	Team Bilstein by HRT-Mercedes-AMG GT3	+1 Runde
9.	SP 9 Pro	#33	Evans/Müller/Pilet/Seefried	Falken-Motorsport-Porsche 911 GT3 R	+2 Runden
10.	SP 9 P/A	#7	Jefferies/Pepper/Di Martino/Hackländer	Konrad-Motorsport-Lamborghini Huracán	+3 Runden
11.	SP 9 P/A	#25	Kern/Menzel/Rader/Thyssen	Huber-Motorsport-Porsche 911 GT3 R	+3 Runden
12.	SP-X	#706	Mutsch/Fernández-Laser/Mailleux/Westbrook	Glickenhaus-Racing-SCG 004C	+4 Runden
13.	SP 9 P/A	#23	Fetzer/Koch/Marschall/Reicher	Lionspeed-Car-Collection-Audi R8 LMS GT3	+5 Runden
14.	SP 9 P/A	#11	Erhart/Heimrich/Kaffer/Klasen	Twin-Busch-Audi R8 LMS GT3	+6 Runden
15.	Cup 2	#127	Krämer/Brück/Kranz/Veremenko	Krämer-Racing-Porsche 911 GT3 Cup	+8 Runden
16.	Cup 2	#123	Bünnagel/Kaya/Piana/Stursberg	Black-Falcon-Porsche 911 GT3 Cup	+8 Runden
17.	SP 9 P/A	#21	Espenlaub/Foster/Lewis/Putman	CP-Racing-Mercedes-AMG-GT3	+12 Runden
18.	TCR	#830	Lauck/Basseng/Azcona	Hyundai-Motorsport-Hyundai Elantra TCR	+14 Runden
19.	SP 10	#78	Green/Lenerz/Neubauer/Schrey	FK-Performance-BMW M4 GT4	+15 Runden
20.	SP-X	#117	Stuck/Stuck/Palttala/Kofler	True-Racing-KTM X-Bow GT2	+15 Runden

KOMMENTAR

KOMPLIZIERT MIT SINN

Die Frage: „Hast du das Quali-System verstanden?" ist ein Running-Gag im Fahrerlager. Tatsächlich ist das komplizierte System für diejenigen, die sich nicht intensiv mit dem Regelwerk auseinandersetzen, kaum zu durchschauen. Zu Recht sagen einige Zuschauer: Könnten wir das nicht einfacher gestalten? Wofür brauchen wir ein Top-Quali 1 und ein Top-Quali 2, für das wiederum manche eh schon über die NLS-Rennen qualifiziert sind? Hä? Und selbst diejenigen, die das System im Grunde verstanden haben, tun sich schwer damit, es anderen zu erklären. Dabei hat die Verwirrung einen Sinn. Denn dank der vertrackten Regeln, die sich der Technikausschuss des ADAC No rdrhein ausgedacht hat, sollen die Hersteller dazu animiert werden, mehr Gas zu geben. Wenn selbst die Teilnehmer nicht zu jedem Zeitpunkt wissen, ob sie ein Ticket für die vorderen Startplätze ziehen können, müssen sie notgedrungen schnell fahren. Zumindest in der Theorie. Das Siegerauto, Aston Martin oder der Manthey-Porsche zeigten, dass man es mit Risiko auch von Startplatz 21, 25 oder 35 nach vorn schaffen kann. Grundsätzlich ist die Idee, Sandbagging mit diesem komplizierten Regelwerk zu unterbinden, nicht verkehrt. Auch die neue Regel, das Top-Quali mit vollem Tank zu fahren, um eine Vergleichbarkeit zu den Zeiten vom Top-Quali des Quali-Rennens zu haben, fand im Fahrerlager nur Fans. Was Sie aber an diesen Zeilen hier merken: Das Chaos fängt bei der Bezeichnung an. So sind die Qualifyings beim 24h-Rennen für die Top-Autos nix anderes als freie Trainings, das Top-1-Quali eher ein Pre-Quali und das Top-2-Quali das Shootout. Es wäre ein Anfang, die Dinge endlich beim Namen zu nennen.



Bianca Leppert
Redakteurin

24H-RENNEN NÜRBURGRING 2022: DIE KLASSEN-ERGEBNISSE

Klasse SP 9	**Nr.**	**Fahrer**	**Team/Fahrzeug**	**Distanz/Rückstand**
1. SP 9	#15	Van der Linde/Vanthoor/Vervisch/Frijns	Phoenix-Audi R8 LMS GT3 Evo II	24:07.13,822 h
2. SP 9	#3	Christodoulou/Götz/Schiller	Getspeed-Mercedes-AMG GT3	+23,276 sec
3. SP 9	#4	Engel/Gounon/Juncadella	Getspeed-Mercedes-AMG GT3	+3:33,519 min
Klasse SP 10	**Nr.**	**Fahrer**	**Team/Fahrzeug**	**Distanz/Rückstand**
1. SP 10	#78	Green/Lenerz/Neubauer/Schrey	FK Performance-BMW M4 GT4	24:08.00,908 h
2. SP 10	#82	Breuer/Mies/Ortmann/Born	PROsport-Aston Martin Vantage AMR GT4	+1 Runde
3. SP 10	#69	Möller/Weishar/Kenntemich/Albig	Dörr-Aston Martin Vantage AMR GT4	+4 Runden
Klasse SP 8T	**Nr.**	**Fahrer**	**Team/Fahrzeug**	**Distanz/Rückstand**
1. SP 8T	#95	Dörr/Funke/Schreiner	Dörr-Aston Martin Vantage AMR GT4	24:07.37,403 h
2. SP 8T	#150	Funke/Scheibner/Posavac/Gebhardt	Dörr-Aston Martin Vantage AMR GT4	+3 Runden
3. SP 8T	#220	Dumarey/Dumarey/Glorieux/Balcaen	PROsport-Aston Martin Vantage AMR GT4	+4 Runden
Klasse Cup 2	**Nr.**	**Fahrer**	**Team/Fahrzeug**	**Distanz/Rückstand**
1. Cup 2	#127	Krämer/Brück/Kranz/Veremenko	KKrämer-Porsche 911 GT3 Cup (992)	24:06.58,030 h
2. Cup 2	#123	Brünnagel/Kaya/Piana/Stursberg	Black Falcon-Porsche 911 GT3 Cup (992)	+2:07,841 min
3. Cup 2	#131	Hoppe/Salwesky/Rebhan/Jung	Mühlner-Porsche 911 GT3 Cup (992)	+8 Runden
Klasse Cup 3	**Nr.**	**Fahrer**	**Team/Fahrzeug**	**Distanz/Rückstand**
1. Cup 3	#264	Calamia/Jacoma/Pampanini/Riemer	Schmickler-Cayman 718 GT4 Clubsport	24:12.39,400 h
2. Cup 3	#253	Grütter/Lösch/Kronberg/Blickle	G-Tech-Cayman 718 GT4 Clubsport	+1 Runde
3. Cup 3	#263	Moetefindt/Naumann/Oberheim/Wolter	FK-Performance-Cayman 718 GT4 Clubsport	+2 Runden
Klasse V6	**Nr.**	**Fahrer**	**Team/Fahrzeug**	**Distanz/Rückstand**
1. V6	#397	Rings/Pickard/Pier/Köppen	Porsche 911	24:13.00.300 h
2. V6	#228	Lamadrid/Helmich/Fritsche/Reicher	Sorg Rennsport-Porsche Cayman S	+1 Runde
3. V6	#227	Mendieta/Schmiedel/Carobbio/Vicenzi	Sorg Rennsport-Porsche Cayman S	+7 Runden
Klasse AT	**Nr.**	**Fahrer**	**Team/Fahrzeug**	**Distanz/Rückstand**
1. AT	#320	Von Löwis/Smudo/Kauffman/Kiefer	Four Motors-Porsche GT3 Cup 991	24:10.35,119 h
2. AT	#633	Timbal/Bravetti/Pflanz/Reggiani	Four Motors-Porsche Cayman GT4CS (981)	+5 Runden
3. AT	#86	Brusius/Unteroberdörster/Peucker/Lengyel	Toyota GR Supra GT4	+10 Runden
Klasse VT2 Fr.	**Nr.**	**Fahrer**	**Team/Fahrzeug**	**Distanz/Rückstand**
1. VT2 Front	#223	Jahn/Schmidt/Hinzer/Wolzenburg	Giti Motorsport-VW Golf VII Au	24:19.47,748 h
2. VT2 Front	#87	Jung/Eichhorn/Jenichen/Strycek	Opel Astra OPC	+1 Runde
3. VT2 Front	#333	Mertens/Ricca/Endres/Strube	Druckregelt MSC Adenau-Hyundai i30N	+1 Runde
Klasse VT2 He.	**Nr.**	**Fahrer**	**Team/Fahrzeug**	**Distanz/Rückstand**
1. VT2 Heck	#330	Sandberg/Rink/Erlbacher/Zils	Adrenalin-BMW 330i G20	24:07.29,671 h
2. VT2 Heck	#336	Brink/Konnerth/Mijatovic/Quante	FK-Performance-BMW 330i	+8.18,520 min
3. VT2 Heck	#226	Griebner/Ramirez/Niermann/Warum	Sorg Rennsport-BMW 330i	+3 Runden
Klasse SP 3T	**Nr.**	**Fahrer**	**Team/Fahrzeug**	**Distanz/Rückstand**
1. SP 3T	#113	Stanco/Stanco/Stanco	Autorama-Seat Leon	24:16.23,606 h
2. SP 3T	#310	Preisig/Xavier/Asari/Engelmann	Max Kruse Racing-Golf GTI TCR	+5 Runden
3. SP 3T	#10	Yerly/Schaller/Hammel/Wasel	Max Kruse Racing-Golf GTI TCR	+7 Runden
Klasse M240i	**Nr.**	**Fahrer**	**Team/Fahrzeug**	**Distanz/Rückstand**
1. M240i	#240	Markert/Reimer/Radulovic/Radulovic	Adrenalin-BMW M240i Racing Cup	24:07.06,003 h
2. M240i	#241	Ardelt/Oepen/Dormagen/Klemund	Adrenalin-BMW M240i Racing Cup	+4 Runden
3. M240i	#246	Küpper/Meyer/Bonk/Mühlenz	Hofor Racing-BMW M240i Racing Cup	+5 Runden
Klasse SP-X	**Nr.**	**Fahrer**	**Team/Fahrzeug**	**Distanz/Rückstand**
1. SP-X	#706	Mutsch/Fernandez/Mailleux/Westbrook	Glickenhaus SCG 004c	24:08.39,210 h
2. SP-X	#117	Stuck/Stuck/Palttala/Kofler	True Racing-KTM X-Bow GT2	+11 Runden
Klasse TCR	**Nr.**	**Fahrer**	**Team/Fahrzeug**	**Distanz/Rückstand**
1. TCR	#830	Lauck/Basseng/Prinz/Fischer	Hyundai Motorsport Elantra TCR	24:15.21,067 h
2. TCR	#831	Vernay/Oestreich/Buri	Hyundai Motorsport i30N TCR	+4 Runden
3. TCR	#833	Bock/Partl/Prinz/Fischer	Bonk-Cupra Leon Competición TCR	+6 Runden
Klasse V4	**Nr.**	**Fahrer**	**Team/Fahrzeug**	**Distanz/Rückstand**
1. V4	#323	Lyons/Löw/Lomas	Viken Motorsport- BMW 325i	24:07.51,031 h
2. V4	#324	Huber/Knötschke/Kurz/Sagemeister	FK-Performance-BMW 325i	+3 Runden
3. V4	#322	Miettinnen/Berghult/Blass	MSC Wahlscheid-BMW E90 325i	+36 Runden
Klasse SP 3	**Nr.**	**Fahrer**	**Team/Fahrzeug**	**Distanz/Rückstand**
1. SP3	#120	Supaphongs/Jian/Kawamura	Gazoo Racing-Toyota Corolla Altis	24:09.21,871 h
2. SP 3	#119	Suttipong/Nattavude/Mannat/Nattapong	Gazoo Racing-Toyota Corolla Altis	+3 Runden
3. SP 3	#143	Liesenfeld/Klingmann/Erpenbach/Eis	MSC Sinzig-Golf 3 16V - SR	+3 Runden
Klasse Cup-X	**Nr.**	**Fahrer**	**Team/Fahrzeug**	**Distanz/Rückstand**
1. Cup-X	#161	Brodmerkel/Kraihamer/Schöll/Still	Teichmann-KTM X-Bow GTX	24:13.03,636 h
Klasse Cup 5	**Nr.**	**Fahrer**	**Team/Fahrzeug**	**Distanz/Rückstand**
1. Cup 5	#880	Schubert/v. Zabiensky/v. Zabiensky/Kinoshita	Schubert-BMW M2 Racing Cup	24:07.16,560 h
2. Cup 5	#871	Müller/Konishi/Brooks/Froese	Adrenalin-BMW M2 Racing Cup	+49 Runden


BALDAUF/TEN BRINK

Audi (#15) siegt beim 24h-Rennen


BALDAUF/TEN BRINK

Cup 2-Sieger: Porsche 911 GT3


BALDAUF/TEN BRINK

TCR-Gewinner: Hyundai Elantra

2022 starteten beim 24h-Rennen insgesamt 134 Autos. Von diesen sahen 93 die Zielflagge. Im vergangenen Jahr nahmen nur 121 Fahrzeuge an dem Klassiker teil.


BALDAUF/TEN BRINK

SP10-Sieger: BMW M4 GT4 (#78)


BALDAUF/TEN BRINK

Gewinner VT2 Front: Golf 7 (#223)

Aus den Klassen: SP10 & SP8T

Sieg trotz Abflug

Insgesamt zwölf GT4-Autos standen in den Klassen SP10 und SP8T am Start. Bester wurde der BMW M4 von FK Performance.

Von: **Michael Bräutigam**

Der Großteil der Autos, acht an der Zahl, starteten dabei in der für sie vorgesehenen Klasse SP10, wo es ein spannendes Duell um die Spitze zwischen dem FK-BMW und dem besser besetzten der beiden Aston Martin von Prosport gab. Der BMW hatte am Samstagabend gerade die Führung übernommen, als er auf einer Betriebsmittelspur ausrutschte und nach anschließendem Leitplankenkontakt zum Reparaturstopp musste. „Das Heck war etwas beschädigt, aber das Team hat einen tollen Job gemacht“, sagte FK-Pilot Ben Green. „Danach haben wir gepusht und in der Nacht hatten wir den Aston wieder eingeholt.“ So konnten der Meister der DTM Trophy und seine Fahrpartner Michael Schrey, Marcel Lenerz und und Thomas Neubauer letztlich die Klasse gewinnen und landeten als bestes GT4-Auto auf dem 19. Gesamtrang.

Auf dem 22. Gesamtrang liefen die SP8T-Sieger Phil Dörr, Nick Hancke, Indy Dontje und Moritz Wiskirchen auf einem Aston Martin von Dörr Motorsport ein. Die hatten den größten Marathon schon vor dem Rennen hinter sich gebracht: Von den vier in der ADAC GT4 Germany eingesetzten Autos kamen drei mehr oder weniger zerstört aus Spielberg zurück und mussten innerhalb kürzester Zeit für das 24h-Rennen wieder aufgebaut werden. Der Einsatz wurde mit einem Doppelsieg in der SP8T sowie P3 in der SP10 belohnt. ■



BRFOTO

Platz 19 gesamt und bestes GT4-Auto: Der BMW M4 von FK Performance

Aus den Klassen: TCR & SP3T

Wieder Hyundai

Mit einem feinen 18. Gesamtrang feierte Hyundai den erneuten TCR-Klassensieg. In der ebenfalls mit Zweiliter-Turbos gefahrenen SP3T-Klasse fiel der große Favorit aus.

Von: **Michael Bräutigam**

Nach dem Fotofinish-Doppelsieg im Vorjahr waren die zwei von Target Competition eingesetzten Hyundai wieder kaum zu halten. Der letztlich siegreiche Elantra (Marc Basseng, Manuel Lauck und Mikel Azcona) hatte nur einen frühen Reifenschaden zu beklagen und fuhr danach ein problemloses Rennen bis zum Klassensieg. Der i30 konnte den Speed zwar mitgehen und führte teilweise, doch eine abgescherte Antriebswelle, die direkt an der Strecke gewechselt wurde, kostete 40 Minuten. Trotzdem reichte es in der mit sieben Autos besetzten Klasse zu P2 und damit zum erneuten Doppelsieg für die Hyundai.

Den Speed der beiden TCR-Dominatoren konnte aus der Klasse SP3T nur der Werks-Subaru mitgehen. Der hatte jedoch in der Nacht einen Unfall und musste aufgeben. Danach entstand ein spannendes Duell zwischen den Teams Max Kruse Racing (VW Golf) und Autorama (Seat Leon) um den SP3T-Sieg, aus dem die Schweizer als Sieger hervorgingen. Matchwinner war dabei Dario Stanco, der zusammen mit seinen Brüdern Luigi und Armando fuhr. Er holte auf Slicks bei Mischbedingungen sieben Minuten auf den Kruse-Golf auf und ging in Führung. „Das war der Stint meines Lebens, es war verrückt. Unser Ziel war das Podium und jetzt haben wir gewonnen!“, jubelte Dario Stanco. ■



BRFOTO

Best of the Rest hinter GT3, Glickenhaus und Cup-Porsches: Hyundai Elantra

24H-NACHRICHTEN

CUP2: KKRÄMER RACING MIT VIEL KÖPFCHEN

Einen mit Speed und Köpfchen herausgefahrenen Sieg feierte KKrämer Racing in der Klasse Cup 2 (Porsche 992 Cup). Karsten Krämer, Moritz Kranz, Christopher Brück und Alexey Veremenko holten dabei auch den 15. Gesamtrang. Ihr größtes Pfund: Man opferte viel Trainingszeit, um sich mit „Lift and Coast“ auf 9-Runden-Stints einzuschießen. So fuhr man pro Tankfüllung eine Runde mehr als die direkten Gegner und konnte angesichts einer Runde Vorsprung die Sicherheitsvariante (Regenreifen) wählen, als das Wetter wechselhaft wurde. Am Ende blieben immer noch zwei Minuten Vorsprung übrig.

CUP3: EIN SIEG IN ROSA

Mit zwölf Autos war die Klasse der Porsche Cayman GT4 erneut die größte nach der SP9. Dementsprechend eng war das Rennen, das letztlich ein Team der Publikumslieblinge gewann: Kai Riemer, Ivan Jacoma, Roberto Pampanini und Mauro Calamia siegten in ihrem größtenteils rosafarben gehaltenen Cayman von Schmickler Performance und holten dabei den starken 21. Gesamtrang. Die Farbe hatte man übrigens einer Eisdiele im Herzen Zürichs zu verdanken, die als Hauptsponsor auftrat.

V-KLASSEN: ADRENALIN MIT PERFEKTEM RENNEN

Einen Null-Fehler-Job lieferte Adrenalin Motorsport ab, das die seriennahe Klasse der Zweiliter-Turbos mit Heckantrieb (VT2 Heck) gewann und auf dem 44. Gesamtrang auch das beste Auto der V-Klassen stellte. „Wir hatten keinen Kratzer am Auto und keine Strafen, so gewinnt man Rennen“, sagte ein zufriedener Oskar Sandberg, der sich den siegreichen BMW 330i mit Jacob Erlbacher, Daniel Zils und Christopher Rink teilte. Bester VT2-Fronttriebler war der VW Golf von Giti Tire Motorsport (Jahn/Schmidt/Hinzer/Wolzenburg) auf Gesamtrang 70.



BRFOTO

24h Classic

Schall bezwingt Porsche-Armada

Ein Porsche-Sieg beim 24h Classic ist eigentlich so gut wie gesetzt. Im wechselhaften Wetter des diesjährigen 3h-Rennens aber fuhr Ralf Schall mit seinem Mercedes 190 E zum Sieg.

Von: **Michael Bräutigam**

Schall war schon im letzten Jahr auf Platz 4 nur knapp am Podest vorbeigeschrammt. Eine Position, auf der sich der durch zahlreiche VLN-Siege auf der Nordschleife hochdekorierte Schwabe auch nach dem Zeittraining wiederfand – als bester Nicht-Porsche hinter gleich drei 911/934 RSR. Angeführt wurde der erneut starke Porsche-Auftritt von Marc und Dennis Busch, die sich mit mehr als 13 Sekunden (!) Vorsprung die Pole-Position gesichert hatten.

Zu Rennbeginn zog der im markanten TwinBusch-Design gehaltene 911 dann auch dem Feld davon. Dahinter fielen zwei weitere starke Porsches in von Schröder/Althoff sowie Hammel/Rudolph nach einer unglücklichen Kollision aus.

Die Wende zugunsten des Schall-Mercedes brachte dann ein Wetterumschwung. Schall blieb bei langsam einsetzendem Regen cool und fuhr so lange auf Slicks weiter, bis er auf Regenreifen wechseln konnte. Damit sparte er sich im Vergleich zur direkten Konkurrenz einen Stopp und fuhr auf letztlich wieder fast trockener Strecke zum Sieg.

Dahinter landeten Daniel Schrey und Wolfgang Pohl im besten Porsche. Sie fuhren das ganze Rennen auf Slickreifen durch. Die Busch-Zwillinge verloren das Rennen, weil man zweimal kurz nacheinander zur Box musste – Platz 3 war da nur ein schwacher Trost. Zweitbester Nicht-Porsche wurde auf P6 der BMW 635 CSI von Schumann/Schumann/Manthey. ■

BMW M Race of Legends

US-Legende vor Cecotto & Soper

Im Rahmen der 50. Ausgabe des 24h-Rennens feierte auch BMW M 50-jähriges Bestehen. Zum Jubiläum lud man Legenden der eigenen Motorsportgeschichte ein – Bill Auberlen gewann das Spektakel.

Von: **Michael Bräutigam**

Den Clou an dem mit identischen BMW-M2-Cup-Fahrzeugen ausgetragenen Rennen erfuhren die Piloten erst nach dem Qualifying. Dieses entschied US-BMW-Urgestein Bill Auberlen für sich und freute sich etwas zu früh über die Pole-Position. Denn: Die Startaufstellung erfolgte in umgedrehter Reihenfolge zum Quali-Ergebnis!

So startete Jochen Mass von der Pole-Position – mit BMW-M-Chef Franciscus van Meel neben sich. Schon in der ersten Kurve krachte es dann, und Olaf Manthey, Dirk Adorf sowie Eric van de Poele landeten im Kiesbett. Für den Belgier und Manthey war das Rennen gleich vorbei, für Adorf erst nach einer weiteren Kollision mit Arturo Merzario.

Um den Sieg entstand ein Vierkampf zwischen Steve Soper, Harald Grohs, Auberlen sowie Johnny Cecotto. Soper hielt lange die Führung, musste dann seinem gewohnt spektakulären Querfahrstil aber mit stärker abbauenden Reifen Tribut zollen. Als Auberlen einmal durch war, zog er auf und davon.

Während „Nippel" Grohs im weiteren Rennverlauf immer weiter zurückfiel und letztlich auf P4 einlief, entbrannte zwischen Soper und Cecotto ein sehenswerter Kampf um P2, der sich nach einer kleinen Rallye-Einlage des Briten erst in der letzten Kurve zugunsten des Venezolaners entschied. ■



BRFOTO

Sportwagen-WM (WEC) / IMSA: Der Motor für den BMW LMDh

Nur die halbe Wahrheit ...

Vor zwei Wochen konnte Motorsport aktuell endlich die Wahrheit zum Thema Motorsierung des neuen LMDh-Autos von BMW Motorsport enthüllen. Zumindest dachten wir das. Stattdessen haben wir unseren Lesern nur die halbe Wahrheit aufgetischt – numerisch und faktisch.

Von: **Marcus Schurig**



BMW

LMDH: Doppelt so viele Zylinder und Turbolader, doppelt so viel Hubraum

Vor zwei Wochen haben wir Ihnen, liebe Leser, die Motorisierung des BMW-LMDh enthüllt. Dass es ein Turbomotor sein würde, war schon seit dem WEC-Rennen in Spa Anfang Mai klar. Vor knapp drei Wochen enthüllte BMW dann ein Embedded-Video, auf dem Detailarbeiten in der Motorenabteilung gezeigt wurden. Die optische Schlussfolgerung des Autors dieser Zeilen lautete: BMW hat sich für den Vierzylinder-Turbomotor mit einem Turbolader aus der DTM entscheiden. Wie sich im Laufe des 24h-Wochenendes am Nürburgring herausstellte, war das nur die halbe Wahrheit, im sprichwörtlichen Sinn: Der BMW-Motor für das LMDh-Auto hat nämlich nicht vier Zylinder, sondern deren acht, nicht einen Turbolader, sondern deren zwei, und der Hubraum ist exakt doppelt so groß, nämlich vier statt zwei Liter. Sollten Sie daraus nun folgern, dass BMW eventuell den Vierliter-V8-Motor aus dem alten BMW M8 GTE verwendet, dann liegen diesmal Sie falsch: BMW verwendet als Basistriebwerk den Vier-Liter-Saugmotor (P66) aus dem alten BMW M4 DTM (F82), und strickt ihn auf Biturboaufladung um. Das Warum ist nicht geklärt, aber naheliegend: Der GTE-Motor basierte auf dem 4,4-Liter großen Straßenmotor und peinigte seine Entwickler mit Vibrationen, die über spezielle Entkopplungselemente und weitere technische Maßnahmen mühsam eliminiert werden mussten. Beim Renntriebwerk aus der alten DTM sollte das kein Thema sein.

Mit dieser Entscheidung befindet sich BMW in guter Gesellschaft: Andere Hersteller wie Porsche setzen ebenfalls auf viel Hubraum, viele Zylinder und Biturboaufladung, denn so kann man all denkbaren Leistungen abdecken, die über die Konvergenz und BOP in der neuen Topklasse eingespielt werden können. Wir entschuldigen uns für die Salamitaktik bei der Aufklärung zum LMDh-Motor!

BMW plant übrigens den Rollout des neuen, in Kooperation mit Chassis-Designer Dallara entwickelten LMDh-Prototypen am 25. Juli, bereits im August soll der erste richtige Test anstehen, angeblich im sonnigen Spanien oder Portugal. ■

Sportwagen-WM (WEC) / IMSA: Probleme beim LMDh-Einheitshybrid

LMDh: Viel Ärger mit dem Hybridsystem

Die Entwicklung der neuen LMDh-Fahrzeuge wird aktuell auf und neben der Rennstrecke betrieben: Porsche testet bereits mit seinem neuen Auto, die anderen Hersteller erproben die Antriebe samt Hybridsystem auf Prüfständen. Doch es klemmt ...

Von: **Marcus Schurig**

Denn das Einheits-Hybridsystem hält in der aktuellen Spezifikation offenbar nicht. Die drei Hybrid-Zulieferer Bosch (E-Motor), Williams (Batterien) und Xtrac (Getriebeintegration) geraten nun unter Druck, denn im Juni und Juli starten mehrere neue Hersteller die Erprobung auf der Rennstrecke, darunter BMW, Cadillac und Acura. Im Moment treffen die Probleme Porsche am härtesten, weil sie als einziger Hersteller mitten in der Testphase stecken. Doch angeblich gelingt es nicht, die nötigen Kilometer abzuspulen, weil immer wieder Schäden am E-Motor von Bosch auftreten. Zu Beginn der Testphase stand Williams am Pranger, weil die Batterien nicht wunschgemäß arbeiteten. Die daraus resultierenden Verzögerungen trafen ebenfalls überwiegend Porsche.

Jetzt geht es aber ans Eingemachte, denn das 50 kW leistende Einheitshybridsystem ist funktionaler Bestandteil des Powertrains. Wenn das Hybridsystem nicht funktioniert und die Testarbeit behindert, können die Hersteller erstens die Weiterentwicklung nicht vorantreiben und zweitens die Zuverlässigkeit nicht abprüfen. ■

24h-Rennen Nürburgring: Die Pläne von KTM

GT3-Homologation: Option für KTM?

Beim 24h-Rennen auf dem Nürburgring sorgte KTM zu Rennbeginn für hochgezogene Augenbrauen: Die Fahrzeuge nach SP-X-Reglement fuhren auf dem Niveau der GT3-Wagen, Tim Heinemann zeigte beim Start, was geht. Langfristig könnte KTM sogar ein GT3-Auto auf Kiel legen.

Von: **Marcus Schurig**

Der kleine österreichische Hersteller KTM hat mit dem X-Bow-Modell schon in der Vergangenheit für Furore gesorgt – und das könnte in der Zukunft so weitergehen. Hans Reiter, der mit seiner Firma Reiter Engineering die KTM-Rennwagen baut, erklärte am Nürburgring, dass ein neues Straßenmodell auf Basis der GT2-Version des X-Bow in konkreter Vorbereitung ist.

Das ist zwar bekannt, doch was nicht bekannt ist: KTM könnte auf der Basis des neuen Straßenautos, das mit Ausnahme des ausladenden Heckflügels exakt wie der GT2-Wagen aufgebaut ist, ein GT3-Auto auflegen. „Eine Entscheidung dazu ist noch nicht gefallen, jetzt müssen wir erst mal bis September die Zulassung des Straßenautos bewerkstelligen“, so Hans Reiter. Der Bayer deutet an, dass bei ausreichendem Absatzvolumen auch eine Homologation als GT3-Auto denkbar wäre. „Die Zulassungskriterien sind für einen Kleinserienhersteller wie KTM hart“, so Reiter. „Aber wenn wir 300 Straßenautos verkaufen könnten, dann wäre eine Homologation der neuen X-Bow-Variante in der GT3-Klasse denkbar.“ ■



Heiße Phase

Oben Sand, darunter Steine. Staub und Hitze gibt es gratis dazu

ROESELER

Nur zehn Tage nach der Rallye Portugal müssen die WM-Teams in Italien ran. Die Krux: Die Schotterpisten gelten als noch brutaler als jene bei Porto. Hinzu kommen hochsommerliche Temperaturen von über 30 Grad Celsius. Cool bleiben, lautet das Gebot der Stunde.

Von: **Reiner Kuhn**

Von Sommer, Sonne, Ferienparadies keine Spur, im Gegenteil: Kaum hat sich der Staub nach der Rallye Portugal gelegt, geht es auf Sardinien heiß her. In den Vorjahren zeigte sich, dass die seit 2014 auf der Mittelmeerinsel ausgetragene Rallye Italien mit besonders harten Pisten aufwartet. Nach wenigen Autos ist die sandige Oberfläche weggefegt und auf den schnellen, aber engen und von Büschen, Bäumen und Felsen gesäumten Pisten wird der felsige und raue Untergrund freigelegt. Es gilt, auf die Reifen aufzupassen und einen kühlen Kopf zu bewahren. Alles andere als einfach. Schon in Portugal herrschten in den neuen Rally1-Hybriden deutlich höhere Cockpit-Temperaturen als in den WRC-Vorgängern (siehe Meldung rechts). Besonders heiß und staubig präsentierten sich die Arbeitsplätze der Hyundai- und M-Sport-Werksfahrer. Man darf gespannt sein, welche Änderungen die Hersteller in den vergangenen Tagen noch umsetzen konnten, damit ihre Werksfahrer cool bleiben und den Durchblick behalten.

Vor allem das gebeutelte Hyundai-Trio Thierry Neuville, Ott Tänak und Dani Sordo hofft nach diversen Problemen mit Antrieb und Fahrverhalten ihres i20 Rally1 auf einen Befreiungsschlag. Ähnliches gilt für das M-Sport-Lager: Dass beim ersten Schotterlauf der Saison ausgerechnet Privatier Pierre-Louis Loubet für das beste Resultat eines Puma-Piloten sorgte, kann den Ford-Vertretern nicht wirklich schmecken.

Langer Freitag

Der Servicepark kehrt nach einem Jahr in Olbia im Osten der Insel an die Strandpromenade von Alghero an die Nordwest-Küste zurück. Auf



ROESELER

Hat gut lachen: Privatier Loubet

dem Programm stehen 1303,38 Gesamtkilometer mit 21 Wertungsprüfungen über insgesamt 307,91 WP-Kilometer. Besonders knifflig für Tabellenführer und Straßenkehrer Kalle Rovanperä: Die erste Tagesetappe ist mit neun Prüfungen über 136,76 WP-Kilometer die längste des gesamten Wochenendes.

Die Spitze des knapp 60 Teilnehmer zählenden WM-Feldes bilden elf Rally1-Hybride von Ford (4), Hyundai (3) und Toyota (4). Von den 38 Teams, die in der zweiten WM-Liga einen Rally2-Turboallradler an den Start bringen, haben 35 für die WRC2 genannt. Dagegen ist die WRC3 erneut schwach besetzt: Die WM-Junioren sind nicht auf der Insel, nur vier Teams bringen einen Ford Fiesta Rally3. ■

WM-NACHRICHTEN

TOYOTA-JOKER LAPPI KOMMT VON HINTEN

Kein Team ist so ausgeglichen besetzt wie Toyota. WM-Leader Kalle Rovanperä muss nach drei Siegen in Folge zuerst auf die Strecke. Takamoto Katsuta ist nach starkem Saisonbeginn als WM-Dritter noch vor Ott Tänak und Teamkollege Elfyn Evans platziert. Im Fokus steht zudem Esapekka Lappi, der in Italien planmäßig den Yaris Rally1 von Weltmeister Ogier übernimmt. Am langen Freitag profitiert der Finne von einer hinteren Startposition.

WRC2: VIELE FAVORITEN

Erneutes Gipfeltreffen in der zweiten Liga: Ein halbes Dutzend der 35 WRC2-Piloten und gleich mehrere Marken kommen für den Sardinien-Sieg infrage. Neben WRC2-Titelverteidiger Andreas Mikkelsen (Skoda) und Hyundais Nummer eins Teemu Suninen peilen auch Ford-Youngster Erik Cais und VW-Pilot Eerik Pietarinen einen der oben Podestplätze an. Auf dem Zettel sollte man aber auch Portugal-Überraschungssieger Yohan Rossel haben: Die Citroën-Speerspitze gewann beim Hardcore-Ritt auf Sardinien im Vorjahr die WRC3 und stürmte bis auf Gesamtrang 7 nach vorne.

WRC2: PAJARI PLANT DEN AUFSTIEG

Sami Pajari gibt nach seinem WRC3-Sieg in Portugal auf Sardinien sein WRC2-Debüt in einem Skoda von Toksport. Läuft alles nach Plan, sollen weitere Auftritte folgen.

WRC2 MASTERS: KREMER GEGEN LOIX

In der neugeschaffenen WRC2 Masters-Wertung für Fahrer über 50 Jahre gehen auf Sardinien zehn Akteure an den Start. Besondere Spannung verspricht der Vierkampf von Tabellenführer Mauro Miele, Kroatien-Sieger Armin Kremer, Ex-WM-Ass Freddy Loix und Edelprivatier Jourdan Serderidis (alle Skoda). ■ RK

Rallye-WM

Erste Hilfe gegen Hitze

Mit kurzfristigen Änderungen sollen die hohen Cockpit-Temperaturen in den Rally1-Hybriden eingedämmt werden.

Nachdem bei der Rallye Portugal zahlreichen Werksteams Cockpit-Temperaturen von weit über 70 Grad zu schaffen machten, reagierte die FIA und legte wenige Tage später eine Liste mit kurzfristigen Umbaumöglichkeiten vor. So sind vor den Hitzeschlachten auf Sardinien und in Kenia zusätzliche Öffnungen und Luftführungen im Bereich der Front- und Seitenscheiben erlaubt, die den Luftstrom ins Auto erhöhen sollen.

Des Weiteren darf rund um den Auspuff, der direkt unter dem Beifahrer verläuft, eine Keramikbeschichtung angebracht werden. Ebenfalls steht es den Herstellern frei, eine zweite oder größere Dachentlüftung zu homologieren. Beim Abschlusstest probierte Hyundai zudem eine Wärme ableitende Goldfolierung im Dachbereich. ■ RK



HYUNDAI

Aufgeheizt: Thierry Neuville muss bei jenseits von 70 Grad arbeiten

Pikes Peak Bergrennen

Schwein mit Flügeln

Mächtig aufgerüstet: Mit einem Über-Porsche peilt US-Drifter Ken Block den Sieg beim berühmtesten Bergrennen der Welt an.

Spektakuläre Fahrzeuge sind das Markenzeichen von US-Drifter und Youtube-Star Ken Block. 15 Jahre nach seinem Debüt beim berühmtesten Bergrennen der Welt, tritt der 54-Jährige mit einem ganz besonderen Auto beim „Race to the Clouds“ am Pikes Peak an. Die rosa Lackierung des auf einem Porsche 964 basierenden „Hoonipigasus“ ist eine Hommage an die „Sau“, jenen Porsche 917/20, der in Le Mans 1971 für Furore sorgte. Der 1000 Kilo leichte Gipfelstürmer wird von einem 1400 PS starken Vierliter-Biturbo-Mittelmotor befeuert. Dem nicht genug, setzt Block beim Angriff auf den Gesamtsieg in seinem Berg-Monster auf Allradantrieb und eine extreme Aerodynamik mit riesigen Radläufen, mächtiger Frontschürze und gewaltigem Heckflügel. ■ RK



HOONIGAN

Ken Block: Mit geflügelter Sau zum Gipfelsturm

Österreichische Rallye-Meisterschaft – Rallye Hartbergerland

Knappster Sieg aller Zeiten

Das österreichische Titelduell zwischen Simon Wagner und Hermann Neubauer ist an Spannung kaum zu toppen. Beim dritten Saisonlauf trennten die Kontrahenten nie mehr als sechs Sekunden. Am Ende gewann Wagner mit einer Zehntelsekunde Vorsprung.

Von: **Reiner Kuhn**

Wenn sich Landesmeister Simon Wagner (Skoda) und sein Vorgänger Hermann Neubauer (Ford) in der Österreichischen Meisterschaft die Bestzeiten um die Ohren hauen, können die Wettbewerber nur staunen.

Vor allem Wagner machte bei der Hartbergerland-Rallye in der Steiermark, dem dritten von insgesamt acht ÖRM-Läufen, dort weiter, wo er bei seinen bisherigen Saisonsiegen im Rebenland und Lavanttal aufgehört hatte.

Nach vier Bestzeiten in Folge führte der 29-Jährige in seinem Fabia Rally2 mit 5,7 Sekunden vor dem vier Jahre älteren Widersacher. Doch Ford-Pilot Neubauer konterte mit seinem Fiesta Rally2, war zweimal Schnellster und verkürzte den Abstand wieder auf 3,1 Sekunden, bevor der amtierende Meister erneut dagegenhielt und nach zwei weiteren Bestzeiten seinen Vorsprung vor der finalen Tagesetappe auf 5,9 Sekunden ausbaute. Seinem Skoda-Markengefährten Günther Knobloch fehlten als Drittplatziertem schon über eineinhalb Minuten auf das spektakulär angasende Spitzenduo.

Während sich dahinter auch Johannes Keferböck (Skoda) und Luca Waldherr (Citroën) noch Hoffnungen auf den letzten Podiumsplatz machten, spitzte sich das Duell um den Sieg zu. Mit zwei Bestzeiten auf den ultraschnellen Prüfungen am Sonntagmorgen schob sich Neubauer an Wagner vorbei und ging mit 0,6 Sekunden Vorsprung in Führung. In der vorletzten Prüfung konterte Wagner abermals, nahm Neubauer eine halbe Sekunde ab und startete mit einem Zehntel Rückstand in den ultimativen Showdown. 2,62 WP-Kilometer später tobte er zwei Zehntel schneller als Neubauer über die Ziellinie und siegte nach zwölf gefahrenen Prüfungen mit der Gesamtfahrzeit von 1:09.36,5 zu 1:09.36,6 Stunden und der Winzigkeit von einer Zehntelsekunde. Der Rest verkam zu Statisten. Knobloch hatte als Drittplatzierter im Ziel einen Rückstand von 2.14 Minuten.

Ähnlich das Bild auch in der 2WD-Wertung für frontangetriebene Fahrzeuge: Dort dominierte erneut Julian Wagner, der zwei Jahre jüngere Bruder von Gesamtsieger Simon. Als Gesamt-9. schaffte der 27-Jährige im Opel Corsa Rally4 ein weiteres Mal das Kunststück, in die Phalanx der Turboallradler einzudringen. ■

DANIEL FESSL

Simon Wagner: Die Nase um Zentimeter vorn

„Wir sind zu zweit im Auto“

Der Mann, der Nasser Al-Attiyah im Januar zum dritten Dakar-Sieg führte, über Freuden und Leiden auf dem rechten Sitz.

Von: **Markus Stier**

Nervt das, wenn es heißt, Al-Attiyah hat gewonnen, und niemand spricht von Ihnen?
Natürlich tut es das. Ich arbeite seit zehn Jahren dafür, dass die Beifahrer mehr Beachtung finden, auch bei den Veranstaltern. Verschicken die abends eine Pressemitteilung, in der es heißt, Al-Attiyah hat gewonnen und ignorieren, dass da noch jemand danebensaß, übernehmen die Medien das so, und dann muss man sich nicht wundern. In Wahrheit sitzen wir zu zweit im Auto. Du brauchst nicht nur einen guten Fahrer, sondern auch eine gute Navigation. Nach all den Jahren begegnen mir immer noch Leute, die fragen: Was machst du eigentlich im Auto? Was all das angeht, bin ich Nasser dankbar. Wenn er mit der Presse redet, benutzt er immer das Wort wir.

Viele Beifahrer haben als Fahrer begonnen. Wie sind Sie auf dem rechten Sitz gelandet?
Ich wollte eigentlich Skirennläufer werden, aber dann hatte ich eine ziemlich schwere Verletzung, und der Traum war ausgeträumt. Ein Freund nahm mich mit zu einer Rallye, setzte mich auf den Beifahrersitz und meinte, so würde ich einen Eindruck bekommen, wenn ich dann eines Tages selbst fahren wolle. Aber ich habe sofort gemerkt, dass mir die Beifahrerei liegt. Wir haben eine Meisterschaft zusammen gewonnen, und so bin ich auf dem rechten Sitz geblieben. Ich denke, das war eine gute Entscheidung. Aber Nasser stachelt mich manchmal an, mich öfter am Steuer zu versuchen.

Was macht mehr Spaß: Rallye-WM oder Wüste?
Ich bin ja in beidem unterwegs und das sogar mit demselben Fahrer. Wenn ich mich entscheiden müsste, dann würde ich die Wüste wählen. Bei Cross-Country-Rallyes musst du versuchen, weniger Fehler als die anderen zu machen. Mir gefällt das.



ASO

„Nach all den Jahren in diesem Geschäft begegnen mir immer noch Leute, die fragen: Was machst du eigentlich so im Auto?“

Mathieu Baumel

Dort spielt Ihre Profession auch eine größere Rolle ...
Bei normalen Rallyes liegt der Anteil des Beifahrers bei vielleicht 20 Prozent, in der Wüste sind es mindestens 50, an manchen Tagen auch 95 Prozent. Bei der diesjährigen Dakar habe ich am ersten Tag die Entscheidung getroffen, welche Richtung wir nehmen, und das war der Schlüssel zum Sieg.

Gibt’s nach strittigen Momenten mal dicke Luft?
Wir hatten noch nie Streit. Das Cockpit ist sehr eng, und wir verbringen eine Menge Zeit im Auto. Wenn du da Stress machst, ermüdet das, und du triffst am Ende falsche Entscheidungen.

Die neuen, digitalen Roadbooks sorgen für zusätzliche Anspannung, sollen aber auch die gängigen Betrügereien stoppen. Mit Erfolg?
Wenn du ein Roadbook vorab druckst, gibt es immer viele Leute, die involviert sind. Heute gibt es höchstens drei Leute, die Zugriff auf die Daten haben. Und wir haben heute alle Inboard-Kameras, wo sich ständig überwachen lässt, mit was die Crews arbeiten.

Eine gute Navigations-Entscheidung am ersten Tag brachte 2022 den Sieg

ASO



Mathieu Baumel

Geburtstag: 17. Januar 1976
Geburtsort: Manosque (F)
Herkunftsland: Frankreich

WM-KARRIERE
1997: Erste Rallye als Copilot
2003: Erster WM-Lauf (Korsika)
2007: Erster Rallye-Raid-Lauf
2015: WRC2-Weltmeister mit Nasser Al-Attiyah
2015–2019: 4x Middle-East-Rallyemeister mit Al-Attiyah
2015, 2019 und 2022: Dakar-Sieger mit Al-Attiyah

Ist der Job nun schwieriger oder leichter?
Er ist anders. Früher hast du das gedruckte Roadbook mit digitalen Karten abgeglichen und so eine Vorstellung gewonnen, wo es am nächsten Tag langgehen könnte. Jetzt drücken sie dir das Tablet fünf Minuten vor dem Start in die Hand, da kannst du nichts mehr checken. Ich muss mich auf der Etappe bei voller Fahrt konzentrieren, das nächste Zeichen zu analysieren, manchmal in zwei oder drei Sekunden eine Entscheidung treffen. Ich mag das. Was mir gar nicht fehlt, ist, die halbe Nacht im Zelt zu sitzen und das Roadbook zu studieren. Ich habe es noch vergleichsweise gut. Nach kurzen Nächten lässt mich Nasser auf der Verbindungsetappe schlafen und sucht sich selbst den Weg zum Start. Es gibt Fahrer, die machen so was nicht.

Was halten Sie von der von Audi eingeleiteten teilweisen Elektrifizierung des Sports?
Wir sind in einer Übergangsphase. Ich habe meine Zweifel, dass die Audi-Technik wirklich ein nachhaltigerer Weg für unseren Sport ist, aber es ist auch klar, dass es vermutlich noch eine lange Weile dauern wird, bis man die Dakar mit einem vollelektrischen Auto fahren kann. Wenn das eines Tages ginge, wäre es natürlich ein Ziel, der Erste zu sein, der mit so einem Antrieb gewinnt. ■



Reifenmord am Nürburgring: Die Lauffläche löste sich ständig von der Karkasse

WERNER

Völlig losgelöst

Es sollte das Saisonhighlight werden, doch nach Reifenproblemen wurde der Nordschleife-Event zum neuen Tiefpunkt. Die Rennen mussten nach langem Hin und Her sogar ganz abgesagt werden.

Von: **Michael Bräutigam**

Ein Rennbericht ohne Rennen? Nicht so ganz, aber es gibt so viele Geschichten und Hintergründe, dass diese Doppelseite kein verschenkter Platz ist. Zum einen gab es trotz der Unwägbarkeiten Punkte: Im Qualifying sorgten Mehdi Bennani und Gilles Magnus dafür, dass Audi beim Heimspiel die ersten beiden Quali-Plätze belegte. Das bedeutete zehn Punkte für Bennani und acht für Magnus – macht 18 fürs Comtoyou-Team. Mikel Azcona schaffte mit P5 im Qualifying sogar den Sprung vom dritten auf den zweiten Tabellenplatz. Ebenso das Team Cyan Racing in der Teamwertung.

Aus sportlich relevanter Sicht ist damit schon alles erzählt. Denn nach dem Zeittraining rauchten im WTCR-Fahrerlager die Köpfe. Alle Bemühungen, die seit dem ersten freien Training bestehenden Reifenprobleme zu lösen, waren schlicht verpufft.

Vor dem Qualifying karrte Alleinausrüster Goodyear sogar noch mal neue Reifen aus einer anderen Charge zum Nürburgring, sodass jedem Auto acht zusätzliche Pneus zur Verfügung standen. Vorgelagert wurde dem Abschlusstraining noch ein 15-minütiger freier Test. Dumm nur, dass zu spät kommuniziert wurde, dass man bei diesem auch die neuen Reifen benutzen muss. So sparten sich viele die frischen Reifen also einfach fürs Qualifying auf.

Bisher keine Probleme

Da zeigte sich dann, dass die Probleme noch immer die gleichen sind: Teils faustgroße Gummistücke lösten sich von der Karkasse und zerstörten neben Rundenzeiten auch so einige Kotflügel. Mysteriös: Die exakt gleichen Reifen samt Konstruktion und Mischung werden mittlerweile im dritten Jahr in der WTCR verwendet – bisher völlig unauffällig „Es ist der dritte Event auf der Nordschleife mit der gleichen Spezifikation und es hat nie Probleme gegeben“, sagte Goodyears WTCR-Leiter Sebastian Trinks.

> „Es ist der dritte Event auf der Nordschleife mit der gleichen Spezifikation und es hat nie Probleme gegeben.“
>
> Sebastian Trinks, Goodyear

Im Gegenteil waren die Reifen sogar eher deshalb schwierig, weil sie so haltbar waren. Und genau da ist ein möglicher Ansatz für die Probleme, die vor allem Lynk & Co und Honda betrafen, zu finden. Um den durchaus langstreckentauglichen Reifen für die dreiründigen Rennen bestmöglich zu nutzen, muss man ihm übers Setup viel Energie zuführen: viel Reifensturz, weiche Federn, harte Dämpfer. In manchen Fahrzeugen werden Bumpstops verwendet, damit die weich gefederten Autos in Kompressionen nicht durchschlagen.

Dazu kommt, dass Teile der Nordschleife neu asphaltiert wurden. Das sorgte in der NLS auch bei anderen Reifenherstellern dafür, dass man zu Beginn des Jahres ganz ähnliche Phänomene sah wie jetzt in der WTCR.

Alle Marken kämpften

Da konnte man die Probleme über weniger Sturz und höhere Luftdrücke lösen. Nicht jedoch bei der WTCR, wo höhere Drücke anscheinend sogar das Problem verschlimmerten. Fest steht nur: Durch die hohe Energiezufuhr in den Reifen kommt es zu den gesehenen Delaminierungen und damit zu den Schäden.

Ein von Goodyear am Freitag veröffentlichtes Statement, dass nur zwei Hersteller betroffen seien, ist übrigens nur halb richtig. Tatsächlich hatten alle fünf in der WTCR vertretenen Marken zumindest mit Vibrationen zu kämpfen. Bei Hyundai-Pilot Norbert Michelisz löste sich der Reifen im ersten freien Training auf. Zum FP2 baute die BRC-Mann-

schaft das Setup um, fuhr im FP2 einen Longrun und hatte das Problem damit aussortiert. Bei Audi berichtete Tom Coronel von Vibrationen, bei Cupra sowohl Rob Huff als auch Dániel Nagy. Huff flog deshalb im Qualifying sogar ab und crashte im Metzgesfeld.

Goodyear zog Reißleine

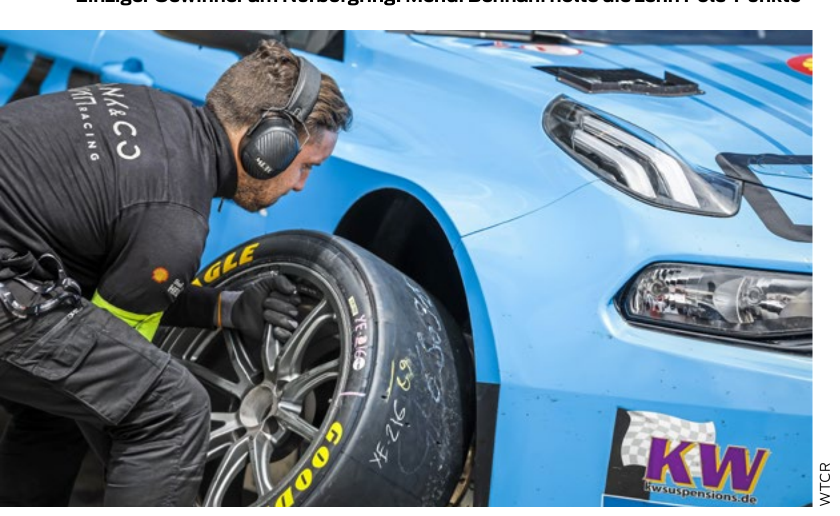
„Wir haben keine Probleme und sehen es auch nicht als Sicherheitsproblem", sagte eine Audi-Stimme. Bei Lynk & Co entgegnete ein Vertreter, der ebenfalls nicht genannt werden möchte: „Sie haben mehr Leistung und holen die Zeit auf den Geraden. Wir müssen extreme Setups fahren und die Rundenzeiten über Kurvenspeeds generieren."

Die Quintessenz aus all den Diskussionen ist: Mit konservativen Setups und einer reifenschonenderen Fahrweise wäre ein Drei-Runden-Rennen dem Vernehmen nach kein Problem gewesen. Nur verzichtet man natürlich ungern auf Performance und dadurch Punkte, nur weil der Reifen nicht halten könnte. Denn, auch das kam dazu: Oft hielten die Reifen auch. Und dann war von Satz zu Satz auch noch unterschiedlich, wie schnell der Reifen kaputtgeht.

Unterm Strich wurde man sich also nicht einig. Auch Vorschläge, nur auf der GP-Strecke zu fahren oder an den neuralgischen Stellen der Nordschleife lokale gelbe Flaggen zu zeigen, blieben ohne eine breite Zustimmung. Am Ende zog dann Goodyear die Reißleine und sagte gemeinsam mit Eurosport Events und der FIA aus Sicherheitsgründen ab. Somit bleiben also nur Verlierer. Zum einen die Aktiven. Das Engstler-Team etwa ist in den letzten drei Saisons zweimal zum Heimrennen gereist, ohne ein Rennen zu fahren. Zum anderen Goodyear, die öffentlich die A-Karte haben. Und nicht zuletzt die Serie, deren beteiligte Parteien in einer solchen Situation keine gemeinsame Lösung finden, weil jeder den eigenen Vorteil will. Ach ja: Bei Tests traten Schäden auch in Aragón sowie am Hungaroring auf – und auf Letzterem soll Ende nächster Woche gefahren werden. ■


WERNER

Einziger Gewinner am Nürburgring: Mehdi Bennani holte die zehn Pole-Punkte



WTCR

Lynk & Co war am stärksten von den Delaminierungs-Problemen betroffen

AUS DEM FAHRERLAGER

KALENDER-UPDATE
Mit der weiterhin schwierigen Lage in China werden die beiden Events in Ningbo und Macau zunehmend unwahrscheinlicher. Hinter vorgehaltener Hand wird die Absage sogar mehr oder weniger schon bestätigt. In Korea soll dagegen auf jeden Fall gefahren werden. Was die Ersatz-Events sind und ob die Nürburgring-Rennen nachgeholt werden, ist aktuell noch unklar.

NUR EINER FUHR BEIDES
Im vergangenen Jahr starteten noch fünf der damals 22 WTCR-Fahrer auch beim 24h-Rennen. In diesem Jahr war es in Person von Mikel Azcona nur einer von 17. Selbst 24h-Urgestein Tom Coronel (15 Starts) verzichtete diesmal auf den Marathon. Er reiste am Samstag nach der Absage in Richtung F1-Rennen in Monaco ab. Der Holländer ist in Zeiten des Verstappen-Hypes regelmäßig als Experte im niederländischen TV tätig.

LUCA ENGSTLER ENGAGIERT
Diesmal beim 24h-Rennen, nicht aber in der WTCR aktiv, war Luca Engstler. Er fuhr beim Langstreckenklassiker den Iron-Force-Porsche u. a. gemeinsam mit Timo Scheider. Bei „seinem" Team schaute er trotzdem regelmäßig im WTCR-Fahrerlager vorbei und gab dort seine Nordschleifen-Erfahrungen der letzten Jahre weiter – 2021 verpasste er den Heimsieg nur knapp. Ein weiterer Besuchsgrund: Lucas Freundin arbeitet ebenfalls beim Engstler-Team.

NÜRBURGRING (D), QUALIFYING

Zweiter Saison-Event, insgesamt 17 Fahrer

1.	Mehdi Bennani (MA), Comtoyou	Audi	8.50,527 min
2.	Gilles Magnus (B), Comtoyou	Audi	+ 0,015 s
3.	Santiago Urrutia (ROU), Cyan Performance	Lynk & Co	+ 1,110 s
4.	Yann Ehrlacher (F), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 1,189 s
5.	Mikel Azcona (E), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 1,985 s
6.	Thed Björk (S), Cyan Performance	Lynk & Co	+ 2,041 s
7.	Nathanaël Berthon (F), Comtoyou DHL	Audi	+ 2,075 s
8.	Néstor Girolami (RA), ALL-INKL.COM Münnich	Honda	+ 2,123 s
9.	Norbert Michelisz (H), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 2,396 s
10.	Yvan Muller (F), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 2,533 s

STAND FAHRER

1.	Girolami	49 Punkte
2.	Azcona	43
3.	Guerrieri	42
4.	Urrutia	36
5.	Ma	30
6.	Muller	29
7.	Ehrlacher	22
8.	Berthon	20
9.	Magnus	18
10.	Bennani	16

STAND TEAMS

1.	ALL-INKL.COM Münnich	91 Punkte
2.	Cyan Racing	51
3.	BRC Squadra Corse	50
4.	Cyan Performance	43

STAND TROPHY

1.	Huff	17 Punkte
2.	Coronel	13
3.	Nagy	12


WERNER

Girolami bleibt zwar Tabellenführer, war aber auch sichtlich unglücklich



Fast 1000 km und über fünf Stunden: Denny Hamlin gewann das längste Rennen der NASCAR-Historie

MOTORSPORT IMAGES

Distanzrekord

Nicht nur Formel 1, IndyCar und die Nürburgring-Szene erlebten am Wochenende ihre Saisonhighlights, sondern auch die NASCAR. Denny Hamlin (Toyota) gewann in Charlotte das letztlich sogar längste Rennen der NASCAR-Historie.

Von: **Michael Bräutigam**

Wenige Stunden nach dem Indy 500 stand mit dem Coca-Cola 600 gleich der nächste Großevent im US-Motorsport an. Beim einzigen Rennen des Jahres, das über 600 Meilen (965,6 km) angesetzt ist und gleich drei Stage-Pausen bereithält, ging es wie üblich also vor allem um die Steher-Qualitäten – und darum, es überhaupt unbeschadet bis in die entscheidende Rennphase zu schaffen.

Weil die Erzählung aller Geschehnisse allein zwei Seiten füllen würde, beschäftigen wir uns auf das Geschehen ab der 398. von geplanten 400 Runden. Als es in diese hineinging, wurden die Zuschauer vor Ort und an den Bildschirmen Zeuge eines der größten Comebacks aller Zeiten. Kyle Larson (Chevrolet) musste von hinten ins Rennen starten, gleich drei (!) Boxenstrafen absitzen, einen Dreher sowie ein Feuer am Boxenstand verkraften. Und trotzdem führte er, als sich Chase Briscoe (Ford) im Kampf um die Führung wegdrehte und damit die bereits 17. Gelbphase des Abends auslöste.

Das letzte Kronjuwel

Beim ersten Overtime-Versuch übernahm kurzzeitig Austin Dillon auf vier frischen Reifen die Führung, um wenig später nach einer Berührung mit Larson einen Massencrash auszulösen. Also wieder Gelb und das Ende aller Siegchancen für Dillon, Larson und viele weitere Top-Leute.

Nach einer längeren Neutralisation war klar, dass das Rennen durch die zweite Overtime über mindestens 413 Runden gehen und mit 619,5 Meilen (997 km) das längste Rennen aller Zeiten für die US-Stockcars werden würde. Dabei blieb es dann aber auch, weil es beim zweiten Versuch keine weiteren Dramen gab. So richteten sich die Augen aufs Führungsduell zwischen den Gibbs-Teamkollegen Hamlin und Kyle Busch. Hamlin behielt knapp die Oberhand und gewann damit nach dem Daytona 500 sowie den Southern 500 in Darlington nun auch endlich das letzte der drei „Crown Jewel"-Rennen.

„Der letzte große Sieg, der mir noch fehlte. Das bedeutet mir so viel", sagte Hamlin und hatte damit den Frust vom All-Star Race in der Woche zuvor offensichtlich abgeschüttelt. Der nun zweifache Saisonsieger gab zu, dass er nicht das schnellste Auto gehabt habe. „Aber wir waren zur richtigen Zeit am richtigen Ort." Obwohl er in der Punktewertung nur 17. ist, liegt er damit auf P4 der virtuellen Playoff-Tabelle. ■

NASCAR CUP SERIES

Charlotte/North Carolina (USA)
14. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
2.	Kyle Busch (USA)	Toyota
3.	Kevin Harvick (USA)	Ford
4.	Chase Briscoe (USA)	Ford
5.	Christopher Bell (USA)	Toyota
6.	Tyler Reddick (USA)	Chevrolet
7.	Ricky Stenhouse Jr. (USA)	Chevrolet
8.	Michael McDowell (USA)	Ford
9.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
10.	Alex Bowman (USA)	Chevrolet

Gesamtwertung
Stand nach 14 von 36 Rennen

1.	Elliott (Chevrolet)	489 Punkte
2.	Chastain (Chevrolet)	455
3.	Ky. Busch (Toyota)	452
4.	Blaney (Ford)	436
5.	Truex Jr. (Toyota)	430
6.	Logano (Ford)	423
7.	Byron (Chevrolet)	420
8.	Bowman (Chevrolet)	415
9.	Larson (Chevrolet)	412
10.	Bell (Toyota)	373

NASCAR-NEWS

XFINITY SERIES: ZWEITER SIEG FÜR JOSH BERRY

Nur vier Wochen nach seinem Sieg in Dover durfte Josh Berry in Charlotte schon wieder jubeln. Der Fahrer von JR Motorsports dominierte dabei das Heimrennen seines Teams und gewann mit irren 18 Sekunden Vorsprung vor Ty Gibbs. Der Einzige, der mithalten konnte, war Berrys Teamkollege Justin Allgaier, der machte aber kurz vor Schluss Bekanntschaft mit der Mauer. A. J. Allmendinger bleibt Tabellenführer, landete auf P19 jedoch erstmals in 2022 außerhalb der Top 10.

TRUCK SERIES: CHASTAIN ZUM SIEG GESCHOBEN

Auch in der dritten Liga sah es nach einem dominanten Sieger aus, doch die sechssekündige Führung von Carson Hocevar verpuffte in Form einer späten Gelbphase. Kurz nach dem Restart zur Overtime rutschte er mit seinem Chevrolet ins Auto von Ryan Preece, was beide auf P16 bzw. P11 zurückfallen ließ. In der zweiten Overtime schob dann Grant Enfinger seinen Teamkollegen, Gaststarter Ross Chastain, in Führung und zum Sieg. John Hunter Nemechek übernahm derweil mit P3 die Tabellenführung.

RÄIKKÖNEN GIBT CUP-DEBÜT IN WATKINS GLEN

Beim Cup-Rennen in Watkins Glen (21. August) bringt Trackhouse Racing ein drittes Auto an den Start. Als Pilot sitzt kein Geringerer als Kimi Räikkönen am Steuer. Damit ist er nach Jacques Villeneuve in Daytona bereits der zweite F1-Weltmeister, der dieses Jahr in der höchsten NASCAR-Serie startet. Räikkönen fuhr bereits in seiner F1-Pause 2011 die Rennen der Xfinity sowie Truck Series in Charlotte. Ein Aufeinandertreffen der beiden Champions wird es übrigens nicht geben: Falls das Hezeberg-Team in Watkins Glen mitfährt, wird Loris Hezemans dort den Chevrolet mit der Nr. 27 fahren.

BTCC

Wieder Cook-Doppel

Nach seinem Doppelsieg in Brands Hatch war Josh Cook (Honda) auch in Thruxton zweimal siegreich. Damit ist er jetzt auch Tabellenführer.

Von: **Michael Bräutigam**

Es ist DIE Paradestrecke für Josh Cook. In den vergangenen Jahren hatte der Rotschopf bereits sieben Siege auf dem Highspeed-Kurs sammeln können. Damit war er gemeinsam mit den Ex-Champions Fabrizio Giovanardi, Yvan Muller und Gordon Shedden gleichauf Rekordhalter. Mit der Pole-Position für den ersten Lauf hatte er sich die perfekte Ausgangslage geschaffen, um den alleinigen Rekord an sich zu reißen.

Am Start kam zunächst Jake Hill in seinem heckgetriebenen BMW besser weg, doch kurz danach hatte Cook die Reihenfolge wieder in seinem Sinne sortiert. Hill blieb zwar dran, konnte am dritten Saisonerfolg des BTC-Piloten aber nicht mehr rütteln.

Lauf 2 sah den gleichen Verlauf: Hill kam besser weg und schnappte sich die Führung, aber noch im Verlauf der ersten Runde lag Cook wieder vorn. Sogar das Podium sah letztlich genauso aus wie im ersten Durchgang, denn Titelverteidiger Ash Sutton kam mit seinem Ford Focus erneut auf den dritten Platz.

Im Reversed Grid von Lauf 3 holte sich Adam Morgan (BMW) seinen ebenfalls bereits fünften Thruxton-Sieg vor Markenkollege Colin Turkington und Sutton. In der Tabelle führt – nach Horror-Sonntag für Tom Ingram (Hyundai) – nun Cook. Er liegt mit 139 Punkten vor Sutton (116) und Turkington (112). ■



BTCC

Nächster Doppelpack: Josh Cook ist nun alleiniger Thruxton-Rekordhalter

TCR Australien

Viel Action in Sydney

Nach sechs Wochen Pause kehrte die TCR Australien zum Rennbetrieb zurück. In drei spannenden Rennen gab es ebenso viele Sieger.

Von: **Michael Bräutigam**

Im Sydney Motorsports Park gab es dabei eine echte Premiere, denn zum ersten Mal trug die TCR Australien ein Nachtrennen aus. Dieses konnte Polesetter Josh Buchan (Hyundai) mit einem Start-Ziel-Sieg für sich entscheiden. Dahinter heizten ihm mit Aaron Cameron, Jordan Cox und Dylan O'Keeffe aber gleich drei Peugeot-Piloten mächtig ein.

Im Reversed Grid des zweiten Laufs kehrte Jay Hanson (Audi) auf die Siegerstraße zurück. Er hatte zwar bei den ersten beiden Saisonstationen schon gewonnen, erlebte in Bathurst aber einen Crash im Training, weshalb er dort mit einem „alten" statt des angestammten aktuellen Audi RS3 LMS antreten musste. Jetzt saß er wieder im aktuellen Modell und gewann vor den stark aufgelegten Hyundai-Piloten Luke King und Nathan Morcom.

Morcom war dann der Sieger im dritten Lauf. Am Start hatte sich zunächst Cox die Führung gesichert, doch Morcom ging noch in der ersten Runde vorbei. Auch King sowie Buchan schlüpften bei dieser Gelegenheit mit durch. Buchan schnappte sich später Platz 2, während Cox sich ebenfalls noch an King vorbeischieben und damit einen Hyundai-Dreifachsieg vereiteln konnte. Tabellenführer bleibt trotz eines durchwachsenen Wochenendes Tony D'Alberto (Honda). ■



TCR AUSTRALIEN

Erster Sieger unter Flutlicht: Josh Buchan gewann das Nachtrennen

NACHRICHTEN

TCR DÄNEMARK: HALDER MUSSTE KÄMPFEN
Die Siege bei der zweiten Saisonstation am Ring Djursland teilten sich Nicolai Sylvest (Cupra) und Kasper Jensen (Honda) untereinander auf. Im ersten Lauf gewann Sylvest von der Pole-Position, trotz einer Fahrt durch die Penalty Lap wegen Frühstarts. Im zweiten Lauf setzte sich dann Jensen durch, ehe es im dritten Lauf zum Showdown zwischen den beiden Siegern kam. Jensen setzte sich vom Start weg in Führung. Sylvest blieb dran, kam aber nie in eine Angriffsposition, sodass Tabellenführer Jensen das Doppel perfekt machte. Für Mike Halder (Honda) gab es bereits im Qualifying einen herben Dämpfer: Er landete mit Reifenschaden im Kiesbett und musste das erste Rennen vom 18. Startplatz aufnehmen. Mit den Plätzen 6, 3 und 5 betrieb er jedoch noch gute Schadensbegrenzung.

TCR DÄNEMARK: DOCH NOCH EIN HALDER-SIEG?
Mike Halder fuhr beim Auftakt im Padborg Park als Sieger des dritten Laufs durchs Ziel, bekam jedoch wie berichtet eine nachträgliche Zeitstrafe als Ersatz für eine Durchfahrtsstrafe. Er hatte im Auto nie von einer Strafe erfahren, weil diese eigentlich zurückgezogen worden war. Erst auf Drängen der Konkurrenz wurde die Strafe wieder eingesetzt. Weil Halders Team TPR Motorsport wiederum dagegen Einspruch einlegte, darf er hoffen, dass er noch zum Sieger erklärt wird.

TCR UK: ZWEIMAL HART
Max Hart (Hyundai) war der Mann der Stunde bei der zweiten Saisonstation der TCR UK in Donington Park. Im ersten Lauf profitierte er von einer Kollision zwischen Auftaktsieger Chris Smiley und Adam Shepherd. Im zweiten Lauf mit Reversed Grid kam er vom zehnten Startplatz ebenfalls besser durch als die Gegner und sicherte sich den Doppelsieg. Damit führt er nun auch klar die Gesamtwertung an.



Daheim eine Macht

Ducati-Werkspilot Francesco Bagnaia ließ der Konkurrenz in Mugello keine Chance. Fabio Quartararo fuhr die Yamaha jenseits aller Vorstellungskraft an den anderen Ducatis vorbei auf den zweiten Platz, und auch Aleix Espargaró stand wieder auf dem Podest.

Von: **Imre Paulovits**

Die Stimmung in der Ducati-Box war zum Zerreißen gespannt. Ducati-CEO Claudio Domenicali stand beim Heim-GP des Bologneser Werks bei seinen Leuten, und selbst das legendäre Pokergesicht von Ducati-Corse-Direktor Gigi Dall'Igna war diesmal angespannt und er strich sich ständig durch seinen Ziegenbart. Ducati-Werkspilot Francesco Bagnaia führte zwar, doch Weltmeister Fabio Quartararo folgte im Sekundenabstand und machte mächtig Druck. Dass Bagnaia zwei Wochen zuvor in Le Mans unter dem Druck von Enea Bastianini gestürzt war und auch letztes Jahr bei beiden seiner Heim-GP, war allen nur zu gut in Erinnerung. Doch diesmal hielt der 25-jährige Italiener dem Druck stand, und als er als Sieger abgewunken wurde, löste sich die Spannung zuerst bei Teamchef Davide Tardozzi, dann bei allen anderen Teammitgliedern, und die rote Box wurde zu einem feiernden Tollhaus.

Von allem etwas

Dieses Wochenende hatte so ziemlich alles zu bieten, was das Fahren der 300-PS-Geschosse auf der schnellsten Strecke des Kalenders noch schwerer macht. Am Freitag herrschte eine Bruthitze, am Samstagnachmittag gewitterte es und am Sonntag war es plötzlich fast zehn Grad kühler. Da hatte zunächst die Jugend die Nase vorn. Fabio Di Giannantonio fuhr aus der Q1 bis zur Pole-Position. „Was ging, habe ich in der Q1 hinter Jack Miller und Marc Márquez gesehen, als es dann trockener wurde, wurde auch ich immer schneller", erklärte er seine Form. Mit Marco Bezzecchi und Luca Marini standen zwei weitere Ducati-Kunden in der ersten Reihe. „Bevor Marc Márquez gestürzt ist, ist er in der Kurve zuvor außen um uns alle herumgefahren", erklärte Marco Bezzecchi. „Da wurde mir klar, dass es viel mehr Grip hat, als man glauben würde. Bevor ich nach dem Abbruch an die Box gefahren bin, habe ich Luca überholt, um es auch ihm zu zeigen. So sind wir beide in der ersten Startreihe gelandet."

> „Die neue Verkleidung hat zwar etwas Topspeed gebracht, doch ich hatte Untersteuern und zu viel Wheelie. Da haben wir wieder die alte montiert."
>
> Fabio Quartararo

Zuvor hatte Bagnaia die klar schnellste Pace. Fabio Quartararo hingegen kam nicht an seine Zeiten aus dem Vorjahr heran. Aleix Espargaró hatte einen neuen Motor bekommen, der „etwas mehr Leistung, vor allem aber eine unglaublich gleichmäßige Leistungsentfaltung hat", wie er mit großer Genugtuung feststellte. Doch im Qualifying ging er nicht das Risiko der Jugend ein und konnte so nur vom siebten Startplatz aus losfahren.

Wie lange würden sich die drei Ducati-Jünglinge vor den WM-Favoriten halten? Di Giannantonio fiel relativ schnell zurück, doch Marini lieferte Espargaró, Bagnaia und Quartararo erbitterten Widerstand. Aber es war Marco Bezzecchi, der am längsten vorne blieb. „Ich hatte mir gedacht, dass ich vielleicht in den ersten zwei Runden etwas von den Besten abschauen kann, dann habe ich fast acht Runden geführt", wunderte er sich hinterher. Dass Bagnaia gegen seine



DUCATI

In sicherem Abstand: Bagnaia achtete darauf, dass sein Vorsprung nicht unter eine Sekunde schrumpfte



MOTOGP

Zu eng: Álex Rins (#42) klagte nach Sturz über Nakagamis Fahrweise



DUCATI

Sieger Bagnaia mit CEO Domenicali



POLARITY PHOTO

Brad Binder (#33) überholte in der ersten Runde gleich neun Gegner, Marc Márquez (#93) ließ Ruhe walten

Ducati-Kollegen am einfachsten durchkommt, war allen klar, doch plötzlich hatte auch Fabio Quartararo seine Pace wiedergefunden. „Wir waren uns mit meinem Crewchief Diego Gubellini einig, dass die neue Verkleidung zwar Topspeed bringt, ich aber in den Kurven Untersteuern und beim Beschleunigen zu viel Wheelie habe“, erklärte der WM-Leader nach dem Rennen. „Da haben wir einfach die alte Verkleidung drangemacht – und wir hatten unser Fahrgefühl wieder.“ Der Weltmeister quetschte das Letzte aus der M1, in der Yamaha-Box waren Renndirektor Lin Jarvis und die japanischen Ingenieure wie versteinert. „Was Fabio hier vollbracht hat, ist viel höher zu bewerten als sein Sieg im Vorjahr“, stellte Jarvis hinterher fest.

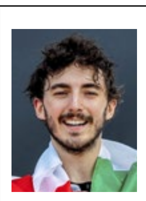
Dass Aleix Espargaró wieder aufs Podest fuhr, überraschte niemanden. Er selbst ärgerte sich nach dem Rennen noch immer über seinen Startplatz. „Zum zügigen Überholen der Ducati fehlte es mir an Bremsstabilität. Als ich auf P3 war, hatte ich wieder die gleiche Pace wie die beiden vor mir.“

Zu viel Risiko

Die Suzuki-Piloten stürzten wie schon vor zwei Wochen in Le Mans in kurzem Abstand nacheinander. Während Joan Mir es auf seine Kappe nahm, war Álex Rins außer sich vor Wut. „Nakagami ist von der Linie abgekommen und hat mich umgefahren. Die Stewards sahen es nicht, ich werde es in der nächsten Safety Commission vorbringen“, so der Suzuki-Werkspilot.

Bei KTM war es wieder Brad Binder, der im Rennen brillierte. Gleich in der ersten Runde überholte er vom 16. Startplatz aus nicht weniger als neun Konkurrenten! Trotzdem war er mit dem Beginn seines Rennens nicht zufrieden. „Wir sind mit neuen Reifen nicht schnell genug“, meint Binder. „Erst zum Schluss hatte ich eine gute Pace. Jetzt müssen wir mit den Ingenieuren einen Weg finden, wie wir auch zu Beginn schnell sein können. Am besten schon am nächsten Wochenende in Barcelona.“ ■

DREI FRAGEN AN FRANCESCO BAGNAIA



WAS BEDEUTET IHNEN DIESER HEIMSIEG?

Ich habe schon als Kind hiervon geträumt, und es ist etwas ganz Spezielles, in Mugello zu gewinnen. Es ist ein unglaublicher Ort, wenn auch Misano mein Heim-Grand-Prix ist, Mugello ist unvergleichlich, weil es einer der härtesten Kurse im Kalender ist. Deshalb ist es großartig. Wir haben das ganze Wochenende sehr gut gearbeitet, und so habe ich nun auch auf dieser Strecke, wo ich mich bisher schwergetan habe, gewinnen können. Es war aber nicht einfach. Am Renntag hatte die Strecke deutlich weniger Grip als am Tag zuvor. Vielleicht lag das an dem Regen, der über Nacht das Gummi weggewaschen hat. So war es auch schwieriger, den Hinterreifen zu managen.

WIE SCHWIERIG WAR ES, AN DEN ANDEREN DUCATIS VORBEIZUKOMMEN?

Ich bin sehr gut gestartet, dann aber eingeklemmt worden und musste das Gas zudrehen. Dann hat mich Márquez in Turn 4 berührt, und ich bin einige Plätze nach hinten gerutscht. Ich habe versucht, reifenschonend zu überholen und habe die Vorteile der Ducati genutzt. Als ich an Marco Bezzecchi vorbei war, habe ich eine Lücke aufgemacht. Aber Luca Marini und Marco waren richtig gut, ich hoffe, dass ich in Zukunft noch mehr Spaß mit ihnen habe.

WIE WAR ES WIEDER VOR SO VIELEN FANS?

Es war mitreißend. Ich habe auf der Ducati-Tribüne erstmals Fans mit meiner Startnummer gesehen.

Márquez: Wieder OP

In einer außerordentlichen Pressekonferenz wurde am Samstag verkündet, dass Marc Márquez sich eine Auszeit nimmt und wieder an seinem rechten Oberarm operieren lässt.

Von: **Imre Paulovits**

Nach Konsultationen mit seinem Madrider Ärzteteam unter der Leitung von Dr. Samuel Antuña und Dr. Angel Cotorro sowie den amerikanischen Spezialisten von der Mayo Clinic in Rochester, Minnesota, hat sich Márquez zu einer vierten Operation seines rechten Oberarms und der Schulter entschlossen. „Die Ärzte haben anhand von 3D-Modellen festgestellt, dass der Knochen, der während der Heilung verdreht wurde, korrigiert werden könnte", erklärte Márquez. „Es ist auch meine letzte Chance, wieder wie früher zu fahren und ein normales Leben zu führen." Bereits am Dienstag dieser Woche fliegt er in die USA, wo die OP unter der Leitung von Dr. Joaquín Sánchez Sotelo durchgeführt werden soll. Dabei wird das künstliche Material von seiner Schulter sowie die Platte, die den Arm fixiert, entfernt, der Oberarmknochen außerhalb der früheren Bruchstelle durchtrennt und die Außenrotation, die entstanden ist, korrigiert, wegen der Márquez über nicht ausreichende Beweglichkeit und Schmerzen geklagt hat. „Ich musste eine unnatürliche Haltung beim Fahren einnehmen, die mittlerweile auch meine linke Schulter in Mitleidenschaft gezogen hat", verriet Márquez.

Aber auch wenn alles gutgeht, beträgt die Heilungszeit einer solchen Korrektions-Osteotomie mindestens drei Monate. „Ich hatte gefragt, wann ich zurückkommen kann, und die Ärzte meinten, wenn ich mit dieser Mentalität komme, sollte ich es lieber bleiben lassen." So soll der achtfache Weltmeister erst zurückkehren, wenn die Heilung völlig abgeschlossen ist. „Ich habe mit Honda gesprochen, und ihnen gesagt, dass ich derzeit nur um Plätze zwischen fünf und zehn, auf einigen Strecken vielleicht ums Podium kämpfen kann, und das ist nicht meine Zielsetzung. Sie waren damit einverstanden, dass ich jetzt operiert werde. Es ist die einzige Möglichkeit, dass ich wieder so fahren kann wie vor meiner Verletzung, und das ist mein Ziel", gab er zu. ■



HRC

Marc Márquez nach dem Italien-GP: Applaus seines Teams vor der Pause

KOMMENTAR

DASS SICH DAS KRÄFTEVERHÄLTNIS DER MOTOGP während der Corona-Krise von den japanischen Herstellern zu den Europäern verschoben hat, ist bereits seit geraumer Zeit aufgefallen, in Mugello wurde es noch deutlicher. Nachdem sich Suzuki zum Rücktritt entschlossen hat, hat Yamaha sein Satelliten-Team an Aprilia verloren, und ohne den wackeren Fabio Quartararo hätten die ersten sechs Plätze an Fahrer von europäischen Marken gehen können. Zum einen hat Japan während Corona schärfere Maßnahmen verhängt als die europäischen Länder, zum anderen war es für die Japaner logistisch schwieriger als für ihre europäischen Mitbewerber, neue Entwicklungen nach Europa zu liefern oder ihre Ingenieure zwischen den Rennen wieder ins Werk kommen zu lassen. Jetzt wird sich zeigen, wie viel Kampfgeist bei den Söhnen Nippons herrscht, um dies wieder aufzuholen.



Imre Paulovits
Leiter Motorradsport

AUS DEM FAHRERLAGER

LEGENDE BIAGGI

Am Freitag wurde der vierfache 250er und zweifache Superbike-Weltmeister Max Biaggi in den Kreis der MotoGP-Legenden aufgenommen. Zur Zeremonie, bei der ihm Carmelo Ezpeleta die Medaille überreichte, kamen viele Weggefährten Biaggis: Der ehemalige Aprilia-Renndirektor Carlo Pernat, Ducati-Corse-Direktor Gigi Dall'Igna, der einst als Renningenieur an Biaggis 250er arbeitete und später als Rennleiter für seine beiden Superbike-WM-Titel verantwortlich war, Yamaha-Rennleiter Lin Jarvis, der den Römer bei Yamaha in der 500er-WM und der MotoGP unter den Fittichen hatte, aber auch sein Landsmann und Kontrahent Loris Capirossi sowie Jorge Lorenzo, der erst in Jerez selbst zur Legende gekürt wurde, und viele der aktuellen GP-Piloten. Am Sonntag fuhr Biaggi zwischen dem Moto2- und dem MotoGP-Rennen dann Ehrenrunden mit seiner 250er Aprilia. Welch Perfektionist Biaggi heute noch ist, zeigte die Tatsache, dass er am Samstagabend bei strömendem Regen fünf Runden fuhr, um zu checken, ob an dem Motorrad alles in Ordnung ist.


APRILIA

Wie vor fast 30 Jahren: Max Biaggi und die 250er Aprilia in Mugello

FÜR VALENTINO

Am Samstagnachmittag wurde auf der Zielgeraden die Startnummer 46 von Valentino Rossi feierlich aus dem Verkehr gezogen. Dabei wurde der neunfache Weltmeister noch einmal frenetisch von seinen Fans gefeiert. Während der Feier stand die gesamte Haupttribüne voll, sie war wieder in gelben Rauch gehüllt, und die „Vale, Vale"-Rufe wollten nicht enden. Auch seine frühere Crew stand für Rossi Spalier.

NUR AM SONNTAG

Nach zwei Corona-Jahren waren die Zuschauer wieder unlimitiert reingelassen worden, doch obwohl Valentino Rossi nicht mehr fährt, hat der Veranstalter die Preise gewaltig erhöht. Das führte bereits vor zehn Jahren einmal zu einer gewaltigen Zuschauerflaute. Immerhin kamen am Renntag 43660 Zuschauer, über das Wochenende 74078. 2019 waren es noch 139329.

MOTOGP-ERGEBNISSE

Mugello (I) – 29. Mai 2022 8. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 120,635 km über 23 Runden à 5,245 km. 26 Fahrer gestartet, 22 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 22 Grad, Asphalt 36 Grad. Schnitt des Siegers: 175,1 km/h.

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Rd.	Reifen v./h.	Punkte
1.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP22	23	41.18,923 min	356,4 km/h	1.46,588 min	M/M	25
2.	Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	23	+0,635 sec	319,6 km/h	1.46,868 min	H/M	20
3.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	23	+1,983 sec	355,2 km/h	1.46,971 min	H/M	16
4.	Johann Zarco (F)	Ducati D16 GP22	23	+2,590 sec	357,6 km/h	1.46,970 min	M/M	13
5.	Marco Bezzecchi (I)	Ducati D16 GP21	23	+3,067 sec	349,5 km/h	1,32,145 min	M/M	11
6.	Luca Marini (I)	Ducati D16 GP22	23	+3,875 sec	349,5 km/h	1.47,081 min	M/M	10
7.	Brad Binder (ZA)	KTM RC16	23	+4,067 sec	351,7 km/h	1.47,225 min	H/M	9
8.	Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	23	+10,944 sec	351,7 km/h	1.47,046 min	M/S	8
9.	Miguel Oliveira (P)	KTM RC16	23	+11,256 sec	356,4 km/h	1.46,968 min	H/M	7
10.	Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	23	+11,800 sec	354,0 km/h	1.47,133 min	H/M	6
11.	Fabio Di Giannantonio (I)	Ducati D16 GP21	23	+12,916 sec	350,6 km/h	1.46,971 min	M/S	5
12.	Maverick Viñales (E)	Aprilia RS-GP	23	+12,917 sec	354,0 km/h	1.47,525 min	H/S	4
13.	Jorge Martín (E)	Ducati D16 GP22	23	+17,240 sec	363,6 km/h	1.47,619 min	M/M	3
14.	Álex Márquez (E)	Honda RC 213 V	23	+17,568 sec	355,2 km/h	1.47,741 min	M/S	2
15.	Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP22	23	+17,687 sec	354,0 km/h	1.47,742 min	M/M	1
16.	Darryn Binder (ZA)	Yamaha YZR-M1	23	+20,265 sec	358,8 km/h	1.47,619 min	M/M	-
17.	Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	23	+20,296 sec	350,6 km/h	1.47,626 min	M/M	-
18.	Michele Pirro (I)	Ducati D16 GP21	23	+21,305 sec	354,0 km/h	1.47,824 min	M/M	-
19.	Remy Gardner (AUS)	KTM RC16	23	+30,548 sec	348,3 km/h	1.48,051 min	M/M	-
20.	Andrea Dovizioso (I)	Yamaha YZR-M1	23	+31,011 sec	350,6 km/h	1.48,272 min	M/M	-
21.	Raúl Fernández (E)	KTM RC16	23	+42,723 sec	347,2 km/h	1.48,063 min	H/M	-
22.	Lorenzo Savadori (I)	Aprilia RS-GP	23	+1 Runde	349,5 km/h	1.48,586 min	H/M	-
	Nicht gewertet:							
	Enea Bastianini (I)	Ducati D16 GP21	13	+10 Runden	358,8 km/h	1.46,910 min	M/S	-
	Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	7	+16 Runden	357,6 km/h	1.47,129 min	M/M	-
	Joan Mir (E)	Suzuki GSX-RR	7	+16 Runden	355,2 km/h	1.47,426 min	M/M	-
	Pol Espargaró (E)	Honda RC 213 V	4	+19 Runden	355,2 km/h	1.48,048 min	M/S	-

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Di Giannantonio	1.46,156 min
2.	Bezzecchi	1.46,244 min
3.	Marini	1.46,327 min
4.	Zarco	1.46,383 min
5.	Bagnaia	1.46,471 min
6.	Quartararo	1.46,506 min
7.	A. Espargaró	1.46,507 min
8.	Nakagami	1.46,561 min
9.	P. Espargaró	1.46,667 min
10.	Bastianini	1.46,679 min
11.	M. Márquez	1.47,468 min
12.	Miller	1.47,621 min
13.	Pirro	1.48,209 min
14.	Martín	1.47,223 min
15.	Oliveira	1.48,231 min
16.	Binder	1.48,255 min
17.	Mir	1.48,732 min
18.	A. Márquez	1.48,846 min
19.	Gardner	1.48,907 min
20.	D. Binder	1.49,471 min
21.	Rins	1.50,266 min
22.	Savadori	1.50,270 min
23.	Morbidelli	1.55,369 min
24.	Viñales	1.56,479 min
25.	Fernández	1.57,106 min
26.	Dovizioso	1.57,671 min

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Quartararo	122
2.	A. Espargaró	114
3.	Bastianini	94
4.	Bagnaia	81
5.	Zarco	75
6.	Rins	69
7.	B. Binder	65
8.	Miller	63
9.	M. Márquez	60
10.	Mir	56

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	Ducati	181
2.	Yamaha	122
3.	Aprilia	115
4.	KTM	93
5.	Suzuki	80
6.	Honda	75

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Aprilia Racing	151
2.	Ducati Lenovo Team	144
3.	Monster Energy Yamaha MotoGP	141
4.	Team Suzuki Ecstar	125
5.	Red Bull KTM Factory Racing	115
6.	Pramac Racing	106
7.	Gresini Racing MotoGP	102
8.	Repsol Honda Team	100
9.	Mooney VR46 Racing Team	61
10.	LCR Honda	58

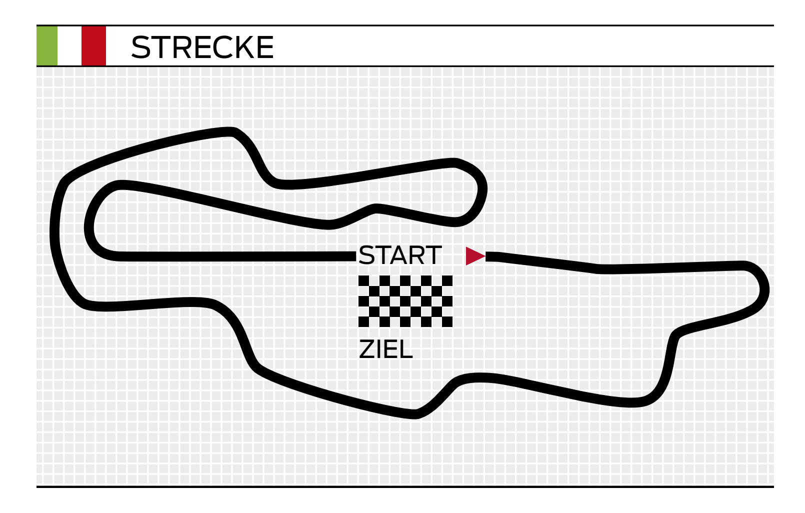
„Die WM wird wohl zwischen mir, Aleix Espargaró und Francesco Bagnaia entschieden. Nicht vergessen sollte man aber auch Enea Bastianini.“

Fabio Quartararo

AUTODROMO DEL MUGELLO (I) 5,245 KM

Rundenrekord: **1.46,588, Francesco Bagnaia (Ducati), 2022**
Quali-Rekord: **1.45,187, Fabio Quartararo (Yamaha), 2021**
Topspeed-Rekord: **363,6 km/h, Jorge Martín (Ducati), 2022**

STRECKE





APRILIA

Fabio Quartararo, Francesco Bagnaia und Aleix Espargaró: Drei Titelanwärter

Pedro Acosta bricht Rekord von


Allein auf weiter Flur: In Mugello fuhr Pedro Acosta in einer eigenen Liga

POLARITY PHOTO

Nun hat er es geschafft. Pedro Acosta ist der jüngste Moto2-Sieger aller Zeiten. WM-Leader Celestino Vietti fiel drei Runden vor Schluss aus, Marcel Schrötter hadert weiter mit dem Qualifying.

Von: **Imre Paulovits**

Am Mittwoch vor dem Mugello-Grand-Prix hatte Pedro Acosta seinen 18. Geburtstag gefeiert, und er kam um die Erfahrung von Le Mans gereifter an. Über die Trainings arbeitete sich der Ajo-Pilot immer näher an die Spitze heran, und wenn Arón Canet im Qualifying auch noch über eine Zehntel schneller war und ihn auf den zweiten Platz verwies, bis zum Rennen war der Teenager bereit. Er ergriff bald die Führung, und einzig Canet konnte ihm folgen. Doch dann rutsch-

MotoGP

Aprilia 2023 mit Satelliten-Team

Am Freitag wurden Aleix Espargaró und Maverick Viñales für zwei weitere Jahre als Aprilia-Werkspiloten bestätigt, dann wurde RNF als Satelliten-Team bekannt gegeben.

Von: **Imre Paulovits**

Noch vor zwei Jahren wurden die Aprilia-Piloten mitleidig belächelt. Doch nachdem Aleix Espargaró als Tabellenzweiter nach Mugello kam und das neu aufgestellte Werksteam gar als Führender der Team-WM, ist nun alles anders. Dass Esparagó, der „Captain“, seinen Vertrag bislang noch nicht verlängert hatte, lag nur an unterschiedlichen Gehaltsvorstellungen der beiden Seiten, bei denen man nun eine Einigung fand. Übrigens ist der ältere Espargaró mittlerweile auch mit dem Rennrad so gut, dass er ernsthafte Angebote aus der Rad-Profiszene hatte. Aprilia-Renndirektor Massimo Rivola und Technikchef Romano Albesiano stellten nun bei ihrem Heimrennen die alte neue Fahrerpaarung für 2023 und 2024 vor. Denn auch Maverick Viñales' Vertrag wurde verlängert. „Aleix ist unser Fixpunkt, unser Captain, ohne ihn wären wir nie dahin gekommen, wo wir sind“, lobte Rivola seinen Top-Piloten. „Maverick Viñales ist ein Fahrer, der einen ganz anderen Fahrstil hat, aber das bringt uns bei unserer Technik ebenfalls viel weiter, und wir glauben weiter an sein Potenzial.“



Aleix Espargaró und Maverick Viñales (v. l.): Zwei weitere Jahre mit Aprilia

APRILIA

Doch die Bombe platzte einige Stunden später. Aprilia hatte nie verheimlicht, dass sie gerne ein Satelliten-Team hätten. Und RNF-Teameigentümer Razlan Razali wurde mit den Italienern handelseinig. Er wird ab nächstem Jahr zu Beginn der Saison neuestes Werksmaterial bekommen, bei den Entwicklungsteilen steht noch nicht fest, wie er bedient werden kann. Das Team soll ein klares Junior-Team werden, in dem junge Fahrer aufgebaut werden. Damit steht Yamaha das erste Mal seit 1985 ohne Satelliten-Team da. Yamahas Renndirektor nahm es mit Fassung. „Wir nehmen 2023 ein Jahr Auszeit und werden uns dann neu aufstellen. Es ist wichtig, über die Moto2 und einem Satelliten-Team Fahrer für unser Werksteam aufzubauen.“ ■

Marc Márquez

te Canet aus, Acosta blieb allein auf weiter Flur und holte überlegen seinen ersten Sieg. Marc Márquez war bei seinem ersten Moto2-Sieg 2011 in Le Mans 18 Jahre und 87 Tage alt, Acosta schaffte es nun mit 18 Jahren und vier Tagen. „Es war ein langer Weg, aber jetzt stehen wir wieder ganz oben", freute sich Acosta. „Es ist einer der süßesten Siege meiner Karriere. Wir hatten vielleicht zu Beginn dieser Saison etwas den Faden verloren, aber jetzt sind wir zurück." Dass er Márquez überholt hat und auch die Aufholjagd seines großen Landsmanns von 2011 nachmachen könnte, lässt ihn relativ kalt. „Márquez ist nur eine Person. Und vor einem Monat wollte noch niemand etwas von mir wissen, jetzt trauen mir alle plötzlich den Titel zu. Ich will einfach so weitermachen, wie ich es bisher getan habe."

Celestino Vietti hatte sein Heimrennen etwas zäh begonnen, doch dann arbeitete sich der VR46-Pilot stetig nach vorn, überholte seinen nächsten WM-Rivalen Ai Ogura und machte es sich auf dem dritten Platz hinter Joe Roberts bequem. Doch drei Runden vor Schluss blieb die Kalex mit einem mechanischen Defekt stehen. „Mein Vorderreifen begann zu überhitzen, ich wollte erst zum Schluss wieder angreifen", so Vietti. „Doch dann blieb mein Motorrad stehen." So hat Ai Ogura nun punktgleich auf ihn an der WM-Spitze aufgeschlossen.

Marcel Schrötter fuhr wieder in die Top 10, es hätte wieder mehr drin sein können, wenn er im Q1, wo es leicht anfing zu regnen, weitergekommen wäre, doch so musste er vom 20. Startplatz aus ins Rennen gehen. „Der neunte Platz war heute das Maximum. Mit dem Ergebnis können wir zufrieden sein, aber leider nicht mit dem Rennverlauf und unserer Pace", so Schrötter. „Die Strecke hatte vielleicht wegen des Regens in der Nach weniger Grip, ich war nicht in der Lage, aggressiver zu sein oder mehr zu attackieren." ■

NACHRICHTEN

MOTOGP

Marc Márquez schaffte es in die Q2, nachdem er sich in der Q1 von Jack Miller ziehen ließ, der dann selbst wegen der noch schnelleren Runde des in Sichtweite folgenden Fabio Di Giannantonio knapp scheiterte. In der Q2 war die Strecke zu Beginn leicht feucht. Weil es jederzeit losregnen konnte, machte Márquez gleich Druck – und flog mit einem Highsider ab, bei dem sein Motorrad Feuer fing. Das Qualifying wurde abgebrochen, mit seinem zweiten Motorrad schaffte der achtfache Weltmeister danach nur noch den zwölften Startplatz.

MOTOGP

Jorge Martín wird sich nach dem Barcelona-Grand-Prix am rechten Arm operieren lassen. Ein Nerv ist eingeklemmt, seine rechte Hand schläft ständig ein, weshalb er in diesem Jahr bislang weit hinter den Erwartungen zurückblieb und oft stürzte. In Mugello erstrahlte die Pramac-Ducati in neuer Lackierung mit viel Lila, allerdings nicht als Speziallackierung für das Heimrennen. Die italienische Versicherung Prima hat einen Dreijahres-Vertrag mit dem Top-Ducati-Satelliten-Team geschlossen.

MOTO3

Kaum ist John McPhee von seiner Rückenwirbelverletzung zurück, ist bei Husqvarna Ayumu Sasaki außer Gefecht. Der 21-jährige Japaner stürzte am Freitag, der nachfolgende Jaume Masià konnte nicht ausweichen und überfuhr ihn. Die schrecklichen Erinnerungen an den tödlichen Unfall von Jason Dupasquier vor einem Jahr wurden wach, doch Sasaki hatte Glück im Unglück. Er kam mit einer schweren Gehirnerschütterung und zwei gebrochenen Schlüsselbeinen davon. Ob er vor der Sommerpause noch fahren kann, ist jedoch fraglich.

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Mugello (I) – 29. Mai 2022 8. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 110,145 km über 21 Runden à 5,245 km. 30 Fahrer gestartet, 23 gewertet.
Wetter/Piste: trocken, Luft: 21 Grad, Asphalt: 29 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Pedro Acosta (E)	Kalex	21	39.35,930 min	1.52,437 min	25
2.	Joe Roberts (USA)	Kalex	21	+4,051 sec	1.52,453 min	20
3.	Ai Ogura (J)	Kalex	21	+6,749 sec	1.52,498 min	16
4.	Tony Arbolino (I)	Kalex	21	+12,312 sec	1.52,396 min	13
5.	Augusto Fernández (E)	Kalex	21	+12,327 sec	1.52,323 min	11
6.	Jake Dixon (GB)	Kalex	21	+12,513 sec	1.52,566 min	10
7.	Cameron Beaubier (USA)	Kalex	21	+12,849 sec	1.52,526 min	9
8.	Alonso López (E)	Boscoscuro	21	+13,314 sec	1.52,536 min	8
9.	Marcel Schrötter (D)	Kalex	21	+14,703 sec	1.52,888 min	7
10.	Albert Arenas (E)	Kalex	21	+14,748 sec	1.52,633 min	6
11.	Bo Bendsneyder (NL)	Kalex	21	+15,141 sec	1.52,357 min	5
12.	Jorge Navarro (E)	Kalex	21	+15,425 sec	1.52,751 min	4
13.	Filip Salac (CZ)	Kalex	21	+17,254 sec	1.52,410 min	3
14.	Fermín Aldeguer (E)	Boscoscuro	21	+18,069 sec	1.52,892 min	2
15.	Mattia Pasini (I)	Kalex	21	+18,750 sec	1.52,564 min	1
16.	Barry Baltus (B)	Kalex	21	+23,969 sec	1.53,134 min	-
17.	Jeremy Alcoba (E)	Kalex	21	+27,648 sec	1.53,127 min	-
18.	Niccolò Antonelli (I)	Kalex	21	+29,286 sec	1.53,456 min	-
19.	Alessandro Zaccone (I)	Kalex	21	+30,221 sec	1.53,230 min	-
20.	Manuel González (E)	Kalex	21	+35,200 sec	1.53,565 min	-
21.	Zonta v. d. Goorbergh (NL)	Kalex	21	+35,223 sec	1.53,445 min	-
22.	Keminth Kubo (T)	Kalex	21	+49,777 sec	1.54,212 min	-
23.	Sean Dylan Kelly (USA)	Kalex	21	+49,897 sec	1.54,666 min	-
	nicht gewertet:					
	Simone Corsi (I)	MV Agusta	20	+1 Runde	1.53,380 min	-
	Celestino Vietti (I)	Kalex	18	+3 Runden	1.52,400 min	-
	Sam Lowes (GB)	Kalex	18	+3 Runden	1.52,686 min	-
	Áron Canet (E)	Kalex	12	+9 Runden	1.52,356 min	-
	Lorenzo Dalla Porta (I)	Kalex	11	+10 Runden	1.52,793 min	-
	Marcos Ramírez (E)	MV Agusta	10	+11 Runden	1.53,082 min	-
	Somkiat Chantra (T)	Kalex	4	+17 Runden	1.52,726 min	-

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Vietti	108
2.	Ogura	108
3.	Canet	89
4.	Roberts	86
5.	Arbolino	83
6.	Fernández	80
7.	Schrötter	64
8.	Chantra	61
9.	Navarro	56
10.	Acosta	45
11.	Dixon	42

WM-STAND KONSTRUKTEURE

	Hersteller	Punkte
1.	Kalex	200
2.	Boscoscuro	28
3.	MV Agusta	5

WM-STAND TEAMS

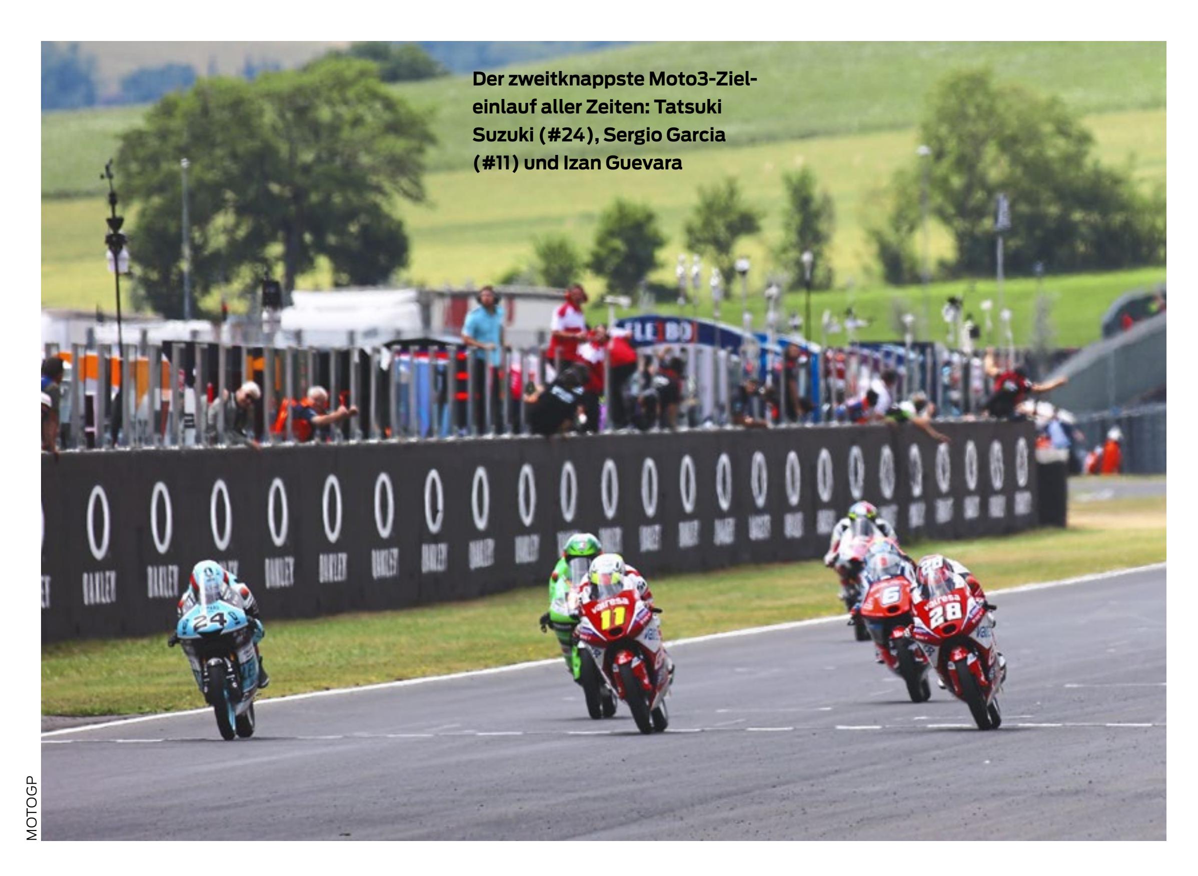
	Team	Punkte
1.	Idemitsu Honda Team Asia	169
2.	Flexbox HP40	145
3.	Red Bull KTM Ajo	125
6.	Liqui Moly IntactGP	95

QUALIFYING

	Fahrer	Zeit
1.	Canet	1.51,121 min
2.	Acosta	1.51,246 min
3.	Lowes	1.51,279 min
4.	Vietti	1.51,381 min
5.	Pasini	1.51,465 min
6.	Ogura	1.51,478 min
7.	Roberts	1.51,552 min
8.	Arbolino	1.51,566 min
9.	Dixon	1.51,631 min
10.	Baltus	1.51,754 min
11.	Dalla Porta	1.51,760 min
12.	Navarro	1.51,789 min
13.	Arenas	1.51,849 min
14.	Fernández	1.51,940 min
15.	Aldeguer	1.51,954 min
16.	Ramírez	1.52,045 min
17.	Bendsneyder	1.52,056 min
18.	Beaubier	1.52,656 min
19.	López	1.52,006 min
20.	Schrötter	1.52,066 min
21.	Alcoba	1.52,139 min
22.	Zaccone	1.52,438 min
23.	Salac	1.52,451 min
24.	Chantra	1.52,522 min
25.	Corsi	1.52,746 min
26.	Van den Goorbergh	1.52,755 min
27.	González	1.53,036 min
28.	Antonelli	1.53,115 min

Moto3

Wer nun eigentlich? Klar das



Der zweitknappste Moto3-Zieleinlauf aller Zeiten: Tatsuki Suzuki (#24), Sergio Garcia (#11) und Izan Guevara

MOTOGP

Es war der zweitknappste Zieleinlauf der Moto3-Geschichte, und wer auf dem Zielfoto Erster war, war es hinterher doch nicht. Aber die beiden GasGas-Piloten des Aspar-Teams haben sich in der WM-Tabelle abgesetzt.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Einer wollte es diesmal wissen. Leopard-Honda-Pilot Dennis Foggia hatte in den Trainings klar die schnellste Pace, und er wollte nach mehreren Niederlagen im Pulk endlich seinen Speed durchsetzen und der Meute davonfahren. Auf der langen Geraden von Mugello wird das Feld bei den Windschattenschlachten immer durcheinandergewürfelt, die einzige Chance, davonzufahren, ist, wenn man als Erster in die Rechts danach einbiegt und

MotoGP Rookies Cup

Harte Bandagen in der Toskana

Gleich zwei Fahrer, die sich im Regen an der Spitze davonmachen wollten, stürzten, und im zweiten Rennen gab es ein Fotofinish. Bei alledem holte sich Jakob Rosenthaler zweimal Punkte.

Die MotoGP-, Moto2- und MotoE-Piloten bekamen am Samstag nur tropfenweise Regen ab, dafür schüttete es richtig, als das Rookies-Cup-Rennen gestartet wurde. Die Briten, Iren, Neuseeländer und Asiaten waren in ihrem Element, der 14-jährige Ire Casey O'Gorman setzte sich an die Spitze, und mit dem Neuseeländer Cormac Buchanan setzte er sich von den anderen ab. Dann ließ O'Gorman auch Buchanan stehen, nur um neun Runden vor Schluss im Dreck zu liegen. Nun führte Buchanan, doch drei Runden später lag auch er. So brachte der 14-jährige Spanier Máximo Quiles den Sieg vor dem 21-jährigen Thailänder Tatchakorn Buasri und dem 14-jährigen Finnen Rico Salmela ins Ziel.

Im zweiten Rennen war es trocken, und es entwickelte sich der gewohnte D-Zug. Pole-Sitter Filippo Farioli bog aus der letzten Runde als Erster auf die Zielgerade ein, doch der 17-jährige Italiener wurde vom um ein Jahr jüngeren Holländer Collin Veijer auf dem Zielstrich abgefangen. Buasri fuhr ein zweites Mal aufs Podest. „Ich wollte eigentlich alle so weit abhängen, dass sie mich nicht mehr überholen können", gestand Veijer. „Doch dann zog Filippo vorbei, und ich dachte, das ist gar nicht so schlecht. Ich konnte ihn tatsächlich aus dem Windschatten noch überholen."

Jakob Rosenthaler konnte in dem Chaos zweimal Punkte holen. Im Regen wurde er gar Sechster, im zweiten Rennen kam er in dem riesigen Pulk als 15. an, weil vor ihm Soma Görbe aber neben die Strecke geriet, wurde dieser um einen Platz nach hinten versetzt, und Rosenthaler konnte zwei Punkte mit nach Hause nehmen. „Ich komme im Regen schon recht gut zurecht, aber das war diesmal ein Überlebensrennen", gestand Rosenthaler. „Es war spiegelglatt, ich habe nur darauf geachtet, meinen Rhythmus ins Ziel zu bringen. Im zweiten Rennen hat es im Pulk unheimlich Spaß gemacht, die Plätze wechselten ständig, und ich habe Punkte geholt." ■ IP

CUP-STAND

	Fahrer	Punkte
1.	José Rueda (E)	101
2.	Collin Veijer (NL)	96
3.	Máximo Quiles (E)	71
4.	Tatchakorn Buasri (T)	65
14.	Jakob Rosenthaler (A)	25



GOLD&GOOSE

2. Rennen: Farioli, Veijer, Buasri (v. l.)



GOLD&GOOSE

Jakob Rosenthaler: Zwei starke Rennen

Aspar-Team

schnell genug ist, bis zur Zielgeraden mindestens 30 Meter Vorsprung herauszufahren, damit die anderen nicht wieder aus dem Windschatten überholen können und sich fortan gegenseitig aufhalten. Diese Taktik probierte Foggia gleich zu Beginn, er wurde aber eingefangen. Dann versuchte er es ein zweites Mal, doch dann flog er mit einem spektakulären Highsider ab, und dass seine dahinschlitternde Maschine im nächsten Rechtsknick niemanden abgeräumt hat, war großes Glück. „Ich bin beim Beschleunigen wohl auf ein Abreißvisier gekommen, anders kann ich mir den Sturz nicht erklären", sinnierte der Italiener hinterher.

So blieb der Pulk bis zum Schluss beisammen, und niemand wollte in der Zielkurve Erster sein. Doch dann stach WM-Leader Sergio Garcia doch innen an seinem Teamkollegen Izan Guevara vorbei in Führung, ging unheimlich früh ans Gas, wedelte auf der Geraden, dann zogen Guevara und der verbliebene Leopard-Pilot Tatsuki Suzuki aus dem Windschatten und liefen nebeneinander über den Zielstrich. Guevara drei Tausendstel vor Garcia, Suzuki weitere neun Tausendstel dahinter. Es war das zweitknappste Podium nach Mugello 2014, als Romano Fenati, Isaac Vinales und Álex Rins zehn Tausendstel trennten. Doch dann war doch Garcia der Sieger, denn Guevara hatte in der letzten Runde einmal knapp die Streckenbegrenzung berührt.

Teameigner Jorge Martínez Aspar strahlte mit seinem Sportchef Gino Borsoi um die Wette, seine beiden Jungs haben sich nun vom Rest des WM-Feldes abgesetzt. Weniger zu lachen hatten die deutschen Teamchefs. Peter Öttls Aufgebot war nach Freitag auf John McPhee geschränkt, der Schotte stürzte im Rennen. Und die beiden CFMoto-Piloten Carlos Tatay und Xavier Artigas des Prüstel-Teams landeten nach Ausritten auf P19 und 20 außerhalb der Punkte. ■

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Mugello (I) – 29. Mai 2022 8. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 104,900 km über 20 Runden à 5,245 km. 28 Fahrer gestartet, 22 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 20 Grad, Asphalt 23 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Punkte
1.	Sergio Garcia (E)	GasGas	20	39.43,214 min	1.57,282 min	25
2.	Izan Guevara (E)	GasGas	20	-0,000 s	1.57,547 min	20
3.	Tatsuki Suzuki (J)	Honda	20	+0,012 s	1.57,397 min	16
4.	Andrea Migno (I)	Honda	20	+0,137 s	1.57,834 min	13
5.	Ryusei Yamanaka (J)	KTM	20	+0,234 s	1.57,538 min	11
6.	Riccardo Rossi (I)	Honda	20	+0,999 s	1.57,234 min	10
7.	Ivan Ortola (E)	KTM	20	+5,387 s	1.57,563 min	9
8.	Elia Bartolini (RSM)	KTM	20	+5,477 s	1.57,699 min	8
9.	Matteo Bertelle (I)	KTM	20	+5,480 s	1.57,830 min	7
10.	Adrian Fernández (E)	KTM	20	+5,747 s	1.57,859 min	6
11.	David Muñoz (E)	KTM	20	+5,751 s	1.57,583 min	5
12.	Joel Kelso (AUS)	KTM	20	+5,989 s	1.57,837 min	4
13.	Mario Aji (RI)	Honda	20	+6,109 s	1.57,878 min	3
14.	Lorenzo Fellon (F)	Honda	20	+12,643 s	1.57,581 min	2
15.	Deniz Öncü (TR)	KTM	20	+16,689 s	1.57,410 min	1
16.	Kaito Toba (J)	KTM	20	+16,738 s	1.58,733 min	-
17.	Jaume Masia (E)	KTM	20	+16,789 s	1.57,563 min	-
18.	Taiyo Furusato (J)	Honda	20	+19,449 s	1.59,237 min	-
19.	Carlos Tatay (E)	CFMoto	20	+32,404 s	1.57,624 min	-
20.	Xavier Artigas (E)	CFMoto	20	+33,421 s	1.59,025 min	-
21.	Joshua Whatley (GB)	Honda	20	+41,412 s	1.59,528 min	-
22.	Ana Carrasco (E)	KTM	20	+1.14,077 min	2.01,686 min	-
	Nicht gewertet:					
	Diogo Moreira (BR)	KTM	19	+1 Runde	1.57,726 min	-
	Dennis Foggia (I)	Honda	10	+10 Runden	1.57,645 min	-
	John McPhee (GB)	Husqvarna	10	+10 Runden	1.57,752 min	-

Vorschau GP Katalonien

ZEITPLAN

GP von Katalonien/Barcelona (alle Zeitangaben in MEZ)

Freitag, 3. Juni 2022		
9.00–9.40	Moto3	1. freies Training
9.55–10.40	MotoGP	1. freies Training
10.55–11.35	Moto2	1. freies Training
13.15–13.55	Moto3	2. freies Training
14.10–14.55	MotoGP	2. freies Training
15.10–15.50	Moto2	2. freies Training
Samstag, 4. Juni 2022		
9.00–9.40	Moto3	3. freies Training
9.55–10.40	MotoGP	3. freies Training
10.55–11.35	Moto2	3. freies Training
12.35–12.50	Moto3	Qualifying 1
13.00–13.15	Moto3	Qualifying 2
13.30–14.00	MotoGP	4. freies Training
14.10–14.25	MotoGP	Qualifying 1
14.35–14.50	MotoGP	Qualifying 2
15.10–15.25	Moto2	Qualifying 1
15.35–15.50	Moto2	Qualifying 2
Sonntag, 5. Juni 2022		
9.00–9.10	Moto3	Warm-up
9.20–9.30	Moto2	Warm-up
9.40–10.00	MotoGP	Warm-up
11.00	Moto3	Rennen, 21 Rdn.
12.20	Moto2	Rennen, 22 Rdn.
14.00	MotoGP	Rennen, 24 Rdn.

STATISTIK

GP von Katalonien/Barcelona

Sieger 2021
Moto3: Sergio Garcia (E), GasGas
Moto2: Remy Gardner (AUS), Kalex
MotoGP: Miguel Oliveira(P), KTM

Pole-Position 2021
Moto3: Gabriel Rodrigo (RA), Honda, 1.47,597 (= 155,8 km/h)
Moto2: Remy Gardner (AUS), Kalex, 1.42,977 (= 162,8 km/h)
MotoGP: Fabio Quartararo (F), Yamaha 1.38,853 (= 169,5 km/h)

Schnellste Runde 2021
Moto3: Darryn Binder(ZA), Honda, 1.48,209 (= 154,9 km/h)
Moto2: Raúl Fernández (E), Kalex, 1.43,757 (= 161,5 km/h)
MotoGP: Johann Zarco (F), Ducati 1.39,939 (= 167,7 km/h)

Rundenrekord
Moto3: Darryn Binder(ZA), Honda, 1.48,209 (= 154,9 km/h) (2021)
Moto2: Raúl Fernández (E), Kalex, 1.43,757 (= 161,5 km/h) (2021)
MotoGP: Johann Zarco (F), Ducati 1.39,939 (= 167,7 km/h) (2021)

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Garcia	137
2.	Guevara	109
3.	Masia	95
4.	Foggia	95
5.	Sasaki	75
6.	Migno	71
7.	Öncü	71
8.	Tatay	54
9.	Yamanaka	52
10.	Rossi	43

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	GasGas	165
2.	KTM	134
3.	Honda	132
4.	Husqvarna	86
5.	CFMoto	71

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	GasGas Aspar Team	246
2.	Leopard Racing	149
3.	Red Bull KTM Ajo	123
4.	Sterilgarda Max Racing Team	90
5.	CFMoto PrüstelGP	89
6.	Red Bull KTM Tech3	84
7.	MT Helmets - MSI	77

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Öncü	1.56,811 min
2.	Holgado	1.56,908 min
3.	Foggia	1.57,094 min
4.	Garcia	1.57,232 min
5.	Guevara	1.57,236 min
6.	McPhee	1.57,299 min
7.	Moreira	1.57,405 min
8.	Rossi	1.57,450 min
9.	Yamanaka	1.57,513 min
10.	Masia	1.57,532 min
11.	Suzuki	1.57,553 min
12.	Fellon	1.57,702 min
13.	Bertelle	1.57,794 min
14.	Ogden	1.57,958 min
15.	Muñoz	1.58,089 min
16.	Migno	1.58,188 min
17.	Tatay	1.58,189 min
18.	Nepa	1.58,466 min
19.	Fernández	1.58,645 min
20.	Kelso	1.58,804 min
21.	Ortolá	1.58,832 min
22.	Furusato	1.59,009 min
23.	Aji	1.59,018 min
24.	Bartolini	1.59,021 min
25.	Toba	1.59,133 min
26.	Artigas	1.59,185 min
27.	Whatley	1.59,430 min
28.	Carrasco	2.00,488 min
29.	Surra	1.57,856 min



Knallharte Bandagen: Aegerter (#77) vor der ganzen MotoE-Meute

GLÄNZEL

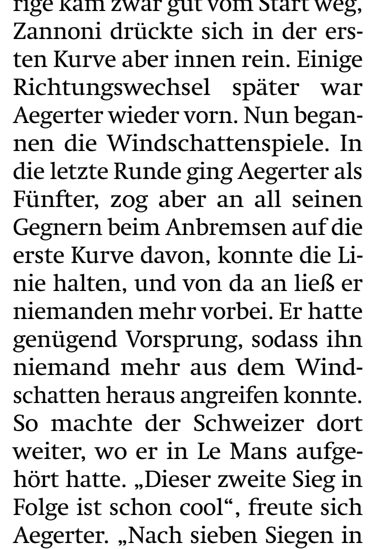
Aegerter herrscht

Ob Supersport-WM oder MotoE: Dominique Aegerter hat sich auf ein Niveau gebracht, bei dem die Konkurrenz kaum mitkommt. Mit einem weiteren Sieg hat er sich auch in der Weltcup-Tabelle etwas absetzen können.

Von: **Imre Paulovits**

Erstmals fuhren die MotoE in Mugello, und die Windschattenspiele auf der langen Geraden waren bei den schwereren Elektro-Bikes nicht anders als in den drei GP-Klassen. Ganz im Gegenteil: Das enge Feld wurde vor Turn 1 genauso durcheinandergewürfelt wie in der Moto3. Doch einer brillierte von Beginn an: Dominique Aegerter war bei allen Bedingungen der Schnellste.

Schon am Freitag in den freien Trainings machte er die Pace, und in der E-Pole bei Bruthitze war er gleich 0,268 Sekunden schneller als der Zweitschnellste, Kevin Zannoni. Im ersten Rennen am Samstag, wo es bereits deutlich kühler war und die Strecke von einigen kleineren Regengüssen fast ganz abtrocknete, ging die Aegerter-Show weiter. Der 31-Jährige kam zwar gut vom Start weg, Zannoni drückte sich in der ersten Kurve aber innen rein. Einige Richtungswechsel später war Aegerter wieder vorn. Nun begannen die Windschattenspiele. In die letzte Runde ging Aegerter als Fünfter, zog aber an all seinen Gegnern beim Anbremsen auf die erste Kurve davon, konnte die Linie halten, und von da an ließ er niemanden mehr vorbei. Er hatte genügend Vorsprung, sodass ihn niemand mehr aus dem Windschatten heraus angreifen konnte. So machte der Schweizer dort weiter, wo er in Le Mans aufgehört hatte. „Dieser zweite Sieg in Folge ist schon cool“, freute sich Aegerter. „Nach sieben Siegen in der Supersport-WM und nun zwei Mal in der MotoE fühle ich mich fast schon wie ein Dauergast ganz oben auf dem Podest. Aber es war nicht leicht. Mugello macht immer viel Spaß, und heute hatten wir Glück mit dem Wetter. Zum Glück war es überall trocken.“



Kontroverses Überholen

Am Sonntag war Aegerter zwar gleich wieder ganz vorn dabei, doch weil Mattia Casadei und Hikari Okubo in der ersten Runde gestürzt waren, war die gelbe Flagge draußen. Aegerter steckte zurück, doch dann wurde er überholt, und plötzlich fand er sich auf dem siebten Platz wieder. Doch dann hatte er wieder eine letzte Runde, in der er alle bis auf den vorn bereits enteilten Matteo Ferrari überholte und mit der schnellsten Runde des Rennen als Zweiter abgewunken wurde. Hinter ihm gab es noch einige Platzstrafen wegen Überholens unter gelber Flagge, doch das hatte keine Auswirkung mehr auf die Tabelle. Der Schweizer hat nach sechs Rennen nicht weniger als 28 Punkte Vorsprung auf seinen nächsten Verfolger, den Brasilianer Eric Granado.

„Das Überholen unter gelber Flagge hat mich etwas durcheinandergebracht, aber danach hatte ich einen unterhaltsamen Kampf mit Eric Granado. Ich glaube, wir haben uns mindestens sechs oder sieben Mal gegenseitig überholt. Mir war klar, dass ich fürs Podium spätestens in der vorletzten Runde wieder aufschließen musste. Am Ende reichte es gar für den zweiten Platz. ich hätte schon gerne gewonnen. Jetzt geht es in Misano in der Supersport-WM weiter“, freut sich Aegerter. ■

ERGEBNIS 1. RENNEN

Mugello (I): 28. Mai 2022

	Fahrer	Zeit/Rkstd.
1.	Dominique Aegerter (CH)	10.10,913 min
2.	Matteo Ferrari (I)	+0,033 s
3.	Eric Granado (BR)	+0,245 s
4.	Mattia Casadei (I)	+0,975 s
5.	Marc Alcoba (E)	+0,983 s
6.	Niccolò Canepa (I)	+1,063 s
7.	Miquel Pons (E)	+1,656 s
8.	Kevin Zannoni (I)	+1,742 s
9.	Héctor Garzo (E)	+2,338 s
10.	Kevin Manfredi (I)	+2,616 s

ERGEBNIS 2. RENNEN

Mugello (I): 29. Mai 2022

	Fahrer	Zeit/Rkstd.
1.	Matteo Ferrari (I)	12.04,368 min
2.	Dominique Aegerter (CH)	+0,529 s
3.	Miquel Pons (E)	+0,566 s
4.	Andrea Mantovani (I)	+1,621 s
5.	Kevin Zannoni (I)	+1,726 s
6.	Niccolò Canepa (I)	+0,739 s
7.	Marc Alcoba (E)	+0,529 s
8.	Eric Granado (BR)	+1,678 s
9.	Kevin Manfredi (I)	+2,636 s
10.	Héctor Garzo (E)	+4,586 s

CUP-STAND

1.	Aegerter	123 Punkte
2.	Granado	95
3.	Ferrari	93
4.	Casadei	74
5.	Pons	69
6.	Canepa	56
7.	Okuba	52
8.	Garzo	45
9.	Zannoni	39
16.	Tulovic	10



GLÄNZEL

Dominique Aegerter: Überragende Pace



GLÄNZEL

Wird zur Gewohnheit: Aegerter siegt in zwei Serien



MOTOGP

In Rennen 2 war Ferrari (#11) nicht einzuholen

Isle of Man TT

Die TT ist zurückgekehrt

Das Straßenrennen auf der Isle of Man und dem Mountain Circuit ist in die Trainingswoche gestartet, und auch das Qualifying wurde bereits absolviert.

Von: **Toni Börner**



BÖRNER

Davey Todd: Schnellster bei den Superbikes, aber noch weit vom Rekord

Nach zwei Jahren Corona-Pause sind die Tourist Trophy Rennen dieses Jahr mit einigen Neuerungen wieder am Start. Nicht nur wurde der Zeitplan für mehr Streckenzeit ausgeweitet, sondern es gibt nun auch einen Live-Stream.

Noch Reserven

Im Qualifying lieferte Honda-Pilot Davey Todd mit 17.45,385 Minuten die schnellste Zeit ab. Das bedeutete einen Schnitt von 127,49 Meilen pro Stunde (205,18 km/h). Zum Vergleich: Der Streckenrekord wird von Peter Hickman aus 2018 gehalten und beträgt 135,452 mph (217,989 km/h) in 16.42,778 Minuten. Todd landete mit dem Superbike vor Dean Harrison, Samuel West und John McGuinness. Letzterer wird dieses Jahr seinen 100. Start bei der TT feiern und ist bereits 50 Jahre alt. Der Bayer David Datzer schaffte im ersten Training mit dem Superbike immerhin drei Runden und klassierte sich auf Rang 30 im schnellen Mittelfeld. „Auf der ersten Runde habe ich mich erst wieder an die Geschwindigkeiten gewöhnen müssen“, so Datzer. „Auf der dritten Runde waren dann schon gute Sektor-Zeiten dabei. Ich lag auf Rang 15, musste dann aber in Windy Corner mit einem Wasserproblem das Motorrad abstellen. Wir sind zufrieden, Ergebnisse sind sekundär.“



BÖRNER

Supersport: Dunlop Schnellster

In der Superstock war Peter Hickman in 17.53,823 Minuten mit der BMW Schnellster vor Conor Cummins, Todd und McGuinness.

In der Supersport-Klasse landete Michael Dunlop mit sieben Sekunden Vorsprung klar an der Spitze und klassierte sich vor Jamie Coward und Hickman. Der Österreicher Julian Trummer fuhr vier Runden auf seiner SSP-Maschine und wurde 29. Bei den Twins gelang Coward die Bestzeit vor Dunlop und Gary Johnson. Trummer fuhr zwei Runden und wurde 15. Bei den Seitenwagen waren Founds/Walmsley die schnellsten, vor den Birchall-Brüdern und Payne/Wilkes. TT-Legende Dave Molyneux gelang mit Daryl Gibson nur eine Runde und Platz 22. Maria Costello wurde mit Beifahrerin Vicky Cooke auf 27 gewertet. ■

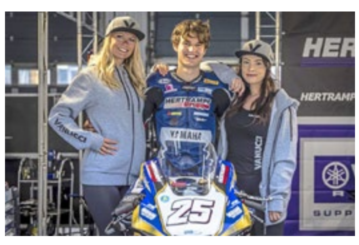
IDM Superbike

Max Schmidt will mehr

Vier Punkte aus Oschersleben konnte Max Schmidt bisher mit nach Hause nehmen. Nun sollen noch bessere Resultate folgen.

Von: **Anke Wieczorek**

Der Saisonauftakt auf dem Lausitzring war ein Griff ins Klo“, ist der 19-jährige Maschinenbaustudent aus Wuppertal selbstkritisch. „Ich bin nicht in Schwung gekommen. Wir hatten Probleme mit dem Setup der Yamaha. Eigentlich wollte ich in der Lausitz in die Top 10 fahren, im ersten Lauf hat es nicht geklappt, im zweiten Lauf wurde ich von einem anderen Fahrer abgeräumt.“ Schmidt ist eine ehrliche Haut, wenn er gesteht: „Die Hilfe von Vladimir



EISELE

Max Schmidt und seine treuen Fans

Leonov hat mir gefehlt.“ Er bedient sich gerne der Unterstützung des prominenten Russen.

Schmidt ist mit seinen 19 Jahren das Küken in der IDM Superbike, Team-Aushängeschild Leonov dagegen eine international gestandene Größe und seit Oschersleben wieder in der Königsklasse am Start. „Da habe ich gleich einen Schritt nach vorne gemacht“, sagt Schmidt, der clever ist und sich von seinem 35-jährigen Lehrmeister viel abguckt. „Vladimir kann die Vorteile des Motorrads viel besser ausnutzen, er fährt runder und sauberer“, weiß Schmidt. ■

NACHRICHTEN

TT ISLE OF MAN
Rechtzeitig zur TT hat Eurosport-Kommentator und TT-Fan Lenz Leberkern „Mein ultimatives TT-Buch“ herausgebracht. Er hat dafür während seiner Recherche viele Archive und Publikationen durchwühlt, geht tief in die Geschichte und in die Hintergründe ein und bringt sie in 37 Kapiteln – einen für jeden Meilenstein des Mountain Circuits – in seiner typisch ausschweifenden und leidenschaftlichen Art rüber. Dazu gibt es zwei Foto-Strecken von jeweils 16 Seiten und über 140 QR-Codes, über die sich im Internet mehr zu dem jeweiligen Thema lesen lässt. Zu bekommen ist das Werk für 34,95 Euro über https://buecher.lenzleberkern.com

SUPERBIKE-WM/MOTOGP
Da Yamaha 2023 kein Satelliten-Team mehr hat, hat sich für Renndirektor Lin Jarvis auch die Idee erledigt, Toprak Razgatlioglu eventuell aus der Superbike-WM in die MotoGP zu holen. „Wenn, dann kann das jetzt frühestens 2024 geschehen“, so Jarvis. Den versprochenen Test, der auch eine Art Belohnung für Yamahas ersten Superbike-WM-Titel seit 2009 sein soll, wird Razgatlioglu trotzdem bekommen. In den nächsten Wochen soll er bei einer Sitzung des Yamaha-Testteams mit Cal Crutchlow mit dabei sein und ausloten, ob er Interesse hat, das Metier zu wechseln.

ENDURANCE-WM
Nach zwei Jahren Pause bereiten sich die Werke wieder auf das größte Rennen Japans, die 8 Stunden von Suzuka, vor. Kawasaki hat bereits sein Werksteam bekannt gegeben: Jonathan Rea, Alex Lowes und Leon Haslam werden die Werks-Kawasaki fahren, die in der Werkstatt von Guim Roda bei Barcelona aus speziell vorbereiteten Werksteilen aufgebaut wird. Rea und Haslam hatten das Rennen 2019 gewonnen, ihr Ziel ist klar die Titelverteidigung.

Duell des Tages: Tai Woffinden (l.) gegen GP-Sieger Martin Vaculik

FIMSPEEDWAY.COM

Slowakische Überraschung

Der Slowake Martin Vaculik gewann überraschend den dritten Speedway-GP in Prag. Bartosz Zmarzlik führt weiterhin die Gesamtwertung an, obwohl er sich zum zweiten Mal in Folge nicht für ein Halbfinale qualifizieren konnte.

Von: **Andreas Fahldiek**

Die 353 Meter lange Bahn war nach den Niederschlägen am Freitag und dem anschließenden SGP2-Lauf nicht in einen optimalen Zustand zu bekommen. Der Belag war tief und ließ nur ganz wenige Überholmanöver zu. Ein guter Start war in Prag daher das Wichtigste.

Der WM-Führende Bartosz Zmarzlik gewann zum dritten Mal das Qualifying und wählte auch zum dritten Mal die Startnummer 5, was ihm zweimal einen Start von der Innenbahn sicherte. Es stellte sich allerdings frühzeitig heraus, dass der blaue Startplatz die beste Wahl war. Von Bahn 2 wurden 65 Prozent aller Läufe gewonnen! Umso überraschender war es, dass der wiedererstarkte Tai Woffinden – als Punktbester aus den Vorläufen – die Innenbahn für das erste Halbfinale wählte. Aber ein zweiter Platz hinter Maciej Janowski reichte dem Briten für einen Platz im Finale.

In Semifinale 2 wurde die selbstgewählte Innenbahn Zmarzlik zum Verhängnis. Er bekam einfach zu wenig Grip am Start. Jason Doyle, der die dritte Startbahn (nach Zmarzlik) gewählt hatte, startete deutlich besser und sicherte sich Platz 2 hinter Vaculik. „Wenn man den Start gewinnt, ist es einfach, denn es gibt nur eine Linie", kommentierte Zmarzlik. Der WM-Favorit konnte sich zum zweiten Mal in Folge nicht für ein Finale qualifizieren!

Auch im Endlauf glänzte Martin Vaculik mit einem Blitzstart und gewann seinen vierten Grand Prix. „In Prag zu fahren, ist etwas Besonderes für mich. Seit Beginn der Saison habe ich mich sehr schwergetan. Jetzt aber fühle ich mich mit meinem Equipment gut. Ich habe das Gefühl, dass ich schnell bin", kommentierte der Slowake.

Woffinden in Erfolgsspur

Woffinden scheint nach seinem Tuner-Wechsel zurück in der Erfolgsspur zu sein. Der Brite, der in Prag schon dreimal gewann: „Es ist eine sehr technische Bahn. Besonders heute. Das Ziel war es, das Finale zu erreichen. Und das haben wir geschafft. Mal sehen, wie der Rest des Jahres verläuft."

Pechvogel war Maciej Janowski. Der Pole, der zuvor schon eine Verwarnung hatte, fuhr ins Startband und wurde disqualifiziert.

Die Dänen hatten sich den Ausgang dieses Grand Prix anders vorgestellt. Die größte Enttäuschung war zweifelsohne Mikkel Michelsen. Der Europameister schied mit nur vier Punkten sang- und klanglos aus.

Tags zuvor hatte der SGP2-Wettbewerb Premiere. Es handelt sich dabei um die Junioren-Weltmeisterschaft. Die Serie umfasst drei Rennen in Prag, Cardiff und Torun. Teils starke Regenfälle zuvor machten den Belag der Bahn tief und tückisch zu fahren. Überholmanöver gab es nahezu nicht.

Der Finallauf verlief dann dramatisch. Francis Gusts hatte einen exzellenten Start. Drei Runden konnte er den WM-Neuling



FIMSPEEDWAY.COM

Woffinden, Vaculik, Doyle (v. l.)

Mateusz Cierniak auf Abstand halten. Aber in der letzten Runde setzte der Pole auf der Gegengeraden zum alles entscheidenden Überholmanöver an und siegte.

Die 20-jährige Bayerin Celina Liebmann erfuhr glückliche vier Punkte (0-0-2-1-1) und bewies, dass sie ihre Wildcard verdient hatte. Der Twen aus Albaching schrieb Geschichte: Sie ist die erste Frau, die an einer Speedway-Finalserie teilnahm. Celina konnte sich zudem auch sehr gut medial verkaufen und hofft auf eine weitere Wildcard für das SGP2-Finale in Torun. ■

SPEEDWAY-WM

Prag (CZ), 28. Mai

1.	Martin Vaculik (SK)	12+3 Punkte
2.	Tai Woffinden (GB)	13+2
3.	Jason Doyle (AUS)	8+1
4.	Maciej Janowski (PL)	9+d
5.	Bartosz Zmarzlik (PL)	11
6.	Dan Bewley (GB)	8
7.	Leon Madsen (DK)	8
8.	Anders Thomsen (DK)	7
9.	Max Fricke (AUS)	7
10.	Jack Holder (AUS)	7
11.	Fredrik Lindgren (S)	7
12.	Patryk Dudek (PL)	6

SGP2

Prag (CZ), 27. Mai

1.	Mateusz Cierniak (PL)	10+3 Punkte
2.	Francis Gusts (LV)	12+2
3.	Petr Chlupac (CZ)	11+1
4.	Jan Kvech (CZ)	13+0
5.	Timi Salonen (FIN)	11
6.	Benjamin Basso (DK)	10
7.	Jakub Miskowiak (PL)	9
8.	Jonas Knudsen (DK)	9
9.	Wiktor Lampart (PL)	8
10.	Mateusz Swidnicki (PL)	5
11.	Casper Hendriksson (S)	5
14.	Celina Liebmann (D)	4

MEISTERSCHAFTSSTAND

SGP nach 3 von 11 Rennen

1.	Bartosz Zmarzlik	44 Punkte
2.	Maciej Janowski	43
3.	Leon Madsen	40
4.	Mikkel Michelsen	33
5.	Tai Woffinden	32
6.	Jason Doyle	31
7.	Max Fricke	30
8.	Fredrik Lindgren	30
9.	Martin Vaculik	29
10.	Anders Thomsen	24
11.	Robert Lambert (GB)	22
12.	Dan Bewley	20



Erik Riss (#11) auf Titelkurs, hinter ihm Unterstützer Mathieu Tresarrieu (#1)

GOFFELMEYER

Gold mit Unterstützung

Das erste Longtrack of Nations in Herxheim war eines der spannendsten. Deutschland wurde punktgleich mit Tschechien Weltmeister, darf sich aber in erster Linie beim Franzosen Mathieu Tresarrieu für Schützenhilfe bedanken.

Von: **Thomas Schiffner**

Nach vier Jahren Pause kehrte Erik Riss auf die Langbahn zurück. Und wie. Der 26-jährige Speedway-Profi in England und Polen führte nicht nur das DMSB-Trio zum Sieg, sondern wurde auch hinter dem überragenden Franzosen Mathieu Tresarrieu zweitbester Scorer. Aber es war ein langer, beschwerlicher Weg.

Für Teammanager Josef Hukelmann stellte sich die Mannschaft nach dem Saisonabbruch von Martin Smolinski und der Absage von Michael Härtel quasi von selbst auf. Zu Riss und Lukas Fienhage wurde Max Dilger auf die Reserveposition nominiert; der Schwarzwälder fuhr zweimal und holte zwei Punkte. Nach den 16 Vorläufen in einem komplizierten und zeitraubenden System lag Deutschland auf P1, allerdings punktgleich mit den sensationell starken Tschechen Martin Malek, Josef Franc und Hynek Stichauer.

Einmannteam Tresarrieu

Den dritten und letzten Finalplatz erkämpfte sich Frankreich (12 Punkte) gegen die Niederlande (11) und enttäuschende Briten (7) im „Last Chance Heat". Hätte Mathieu Tresarrieu etwas mehr Unterstützung von seinem Bruder Stephane und Neffen Mathias erhalten, Frankreich hätte einen Durchmarsch hingelegt. So wurde die Grande Nation im Finale nur Dritter, und dennoch entschied Mathieu diese WM: Riss lag nach gutem Start von innen weit vorn, aber hinter ihm waren die Tschechen Franc und Malek. Fienhage kam von P5 nicht weg – zu wenig zum Titelgewinn. In der letzten Runde attackierte Tresarrieu vor ihm Malek und fuhr im Fotofinish vor ihm über die Linie. Damit hatten Deutsche und Tschechen je 12 Punkte, aber der Heatsieg von Riss entschied zugunsten der Gastgeber vor nicht mehr zu bändigenden 12 500 Zuschauern.

Erik Riss berichtete von einem harten Stück Arbeit: „Vor dem Rennen war es schwer einzuschätzen, wie es läuft. Vor dem Finale haben wir uns besprochen. Taktik war, dass ich von Startplatz 1 losfahre und den Start gewinne. Das hat funktioniert. Lukas (Fienhage) musste sich aber hinten abkämpfen. Ich habe erst gewusst, dass wir Weltmeister sind, als ich es vom Sprecher gehört habe. Wir hätten uns das einfacher gewünscht. Aber für die Zuschauer war es gut." ■

LONGTRACK OF NATIONS

Herxheim (D), 26. Mai

1. **Deutschland 42+12 Punkte:** Erik Riss 27+8, Lukas Fienhage 13+4, Max Dilger 2
2. **Tschechien 42+12 Punkte:** Martin Malek 25+5, Josef Franc 15+7, Hynek Stichauer 2
3. **Frankreich 39+6 Punkte:** Mathieu Tresarrieu 29+6, Stephane Tresarrieu 4+0, Mathias Tresarrieu 6
4. **Niederlande 41 Punkte:** Romano Hummel 23, Theo Pijper 18, Dave Meijerink 0
5. **Großbritannien 31:** Zach Wajtknecht 22, James Shanes 5, Chris Harris 4
6. **Dänemark 22:** Kenneth Kruse Hansen 12, Jacob Bukhave 10
7. **Polen 12:** Burza 10, Sekula 1, Skornicki 1
8. **Finnland 11:** Aarnio 5, Ahlbom 4, Koivula 2

Neunter deutscher Titel: Tschechien, Deutschland, Frankreich (v. l.)

GOFFELMEYER

NACHRICHTEN

ROCZEN BACK
Die US-Motocross Nationals starteten in Pala (Kalifornien) mit Paukenschlägen: Chase Sexton (1-1) und Ken Roczen (2-2) sorgten für einen Honda-Doppelsieg und bezwangen Stars wie Eli Tomac (Yamaha) und Jason Anderson (Husqvarna). Nach fünf Jahren Pause belegte Ryan Dungey einen starken fünften Platz (5-5). Dessen 2021 zurückgetretener KTM-Kollege Antonio Cairoli erreichte Rang 7 (10-6).

DOPPELSIEG FÜR CLASS
IDM-Rückkehrer Markus Class (1-1) war auf Marcus-Haas-Husqvarna der große Sieger beim Supermoto-Auftakt in Schaafheim. Am überraschendsten war Platz 2 für den Inzeller Peter Mayerbüchler, seine beste IDM-Platzierung ever. Titelverteidiger Simon Vilhelmsen musste sich nach einer Verletzung im Training mit Platz 3 begnügen.

DE JONG UND HUMMEL
Jannick de Jong (NL) siegte beim Vatertags-Grasbahnrennen in Lüdinghausen vor Stephan Katt und Mika Meijer (NL). Den Oberbürgermeister-Pokal in Stralsund letzten Donnerstag gewann der Pole Dominik Kubera vor den Dänen Rasmus Jensen und Nikolai Klindt. Vierter im Finale wurde Kevin Wölbert. In Osnabrück am Sonntag siegte Romano Hummel vor Dave Meijerink und Stephan Katt.

WILDCARD FÜR „HUCKE"
Für den Deutschland-GP am Samstag in Teterow erhielt Kai Huckenbeck die Veranstalter-Wildcard. Reservefahrer sind Norick Blödorn und Lukas Baumann.

KRATZER BLEIBT VORN
Michael Kratzer (Open) und Roland Edelbacher (MX2) festigten in Weyer ihre Führungspositionen in der MX-ÖM. Markus Rammel (3/3) und Johannes Klein (2/4) behielten hinter Kratzer Platz 2 und 3. Michael Sandner rückte mit Doppelsieg auf Platz 4 vor.



Überflieger mit Doppelsieg: Yamaha-Talent Maxime Renaux festigte seinen zweiten WM-Rang

YAMAHA

Franzosen-Doppel

Beim neunten Rennen der Saison kam es zum zweifachen Doppel-Laufsieg der Franzosen. Maxime Renaux (Yamaha) dominierte beide Rennen der MXGP. Komplettiert wurde das Podium durch Glenn Coldenhoff und Brian Bogers, während Tim Gajser und Jorge Prado enttäuschten. Auch Tom Vialle ließ in seinen MX2-Läufen nichts anbrennen und stand vor Simon Längenfelder und Jago Geerts ganz oben.

Von: **Frank Quatember**

Die Strecke von Arroyomolinos im südwestlichen Teil der spanischen Hauptstadt Madrid war am vergangenen Wochenende bereits zum dritten Mal Austragungsort der MXGP. Trotz fehlender Auf- und Abfahrten erwies sich das Streckenlayout als modern mit vielen Linien und guten Überholmöglichkeiten. Temperaturen jenseits der 30 Grad Celsius machten es nicht nur den Fahrern extrem schwer, auch die Trackcrew musste irgendwie die Balance zwischen zu viel und zu wenig Bewässerung einschätzen. Besonders am Anfang des Renntages war die Bewässerung das Zünglein an der Waage.

Die spanische Holeshot-Maschine Jorge Prado wurde im ersten Rennen seinem Namen gerecht. Nachdem er zu Beginn das erste Mal an den Fantribünen entlangschoss, löste das Ekstase aus! Jedoch wurde MXGP-Rookie Maxime Renaux kurz danach zum Spielverderber der Fans, denn ein Angriff machte den Führungswechsel für den Franzosen perfekt. Der GasGas-Pilot, der noch vor Kurzem an einer ausgekugelten Schulter laborierte, ließ sich aber nicht beirren und zog mit. Dahinter lauerte schon WM-Leader Tim Gajser auf einen Fehler, der schnell folgte: Prado sprang zu weit und verpasste den Einstieg in die Kurve.

> Holeshot-Maschine Jorge Prado wurde seinem Namen gerecht. Auf den spanischen Fantribünen löste das Ekstase aus.

Das trieb ihn weit nach außen, der Slowene stach in die Innenbahn und fuhr auf Platz 2. Die Abstände der Top 3 blieben konstant und es wurde ruhiger.

Abstände im Sekundentakt

Still und heimlich schlich sich der Niederländer Brian Bogers an Prado heran und setzte ihn gehörig unter Druck – dieser blieb aber cool und konterte mit schnellen Zeiten. Anders wurde es in der zweiten Rennhälfte, denn Gajser wollte den Sieg und machte das deutlich. Im Abstand von unter einer Sekunde kam es zum Showdown. Nach mehreren Angriffen sah er die Stärke des Franzosen ein und ließ ab. Währenddessen schien Prado Platz 3 zu akzeptieren und fuhr sicher. Kurios wurde es in der vorletzten Runde für Renaux! Beim Überrunden streifte er den Finnen Miro Sihvonen, der durch die leichte Berührung zu Boden ging. Das wäre noch mal die Gelegenheit für Multichamp Gajser gewesen, die er aber nicht nutzte.

Noch ein Holeshot für Prado

Auch im zweiten Durchgang ging der Startsieg an den Mann mit der #61: Jorge Prado. Dicht dahinter stellte sich das Yamaha-Duo um Qualisieger Glenn Coldenhoff und Maxime Renaux an. Die Fans peitschten ihren MX-Torero nach vorn! Der Abstand wuchs, und die beiden Yamaha-Werksfahrer tauschten indes die Positionen. Der vor zwei Wochen an einem Magen-Darm-Virus erkrankte Tim Gajser kam hingegen nicht gut ins Rennen. Der WM-Führende rangierte lediglich auf Position 7, und es schien kein Weg nach vorn.

Kurz vor der Rennhälfte begann der spanische Albtraum. Prado stürzte direkt vor den zwei größten Tribünen bei einem Dop-

pelsprung! Dieses Missgeschick wechselte ihn komplett aus. Zwar konnte er sich noch rundenlang auf Platz 7 halten, wurde aber bis zum Rennende von vier weiteren Fahrern überholt.

Seit Jahresbeginn machten der Belgier Jago Geerts und der Franzose Tom Vialle klar, dass der WM-Titel nur über diese beiden geht. Bereits im Qualirennen kam es zum spannenden Kampf, bei dem sich Geerts durchsetzte.

In Lauf 1 glichen die ersten Runden einer Partie Roulette. Die Strecke war übersät mit Pfützen und die Absprünge spiegelglatt. Geduld und Risikoabschätzung waren dabei die Stichworte. Startsieger Rick Elzinga (Yamaha) wurde zügig von den beiden Top-Favoriten noch in der ersten Runde überholt. Mit Vialle im Nacken rutschte der Belgier in der zweiten Runde auf einer glitschigen Absprungkante weg und stürzte spektakulär. Leicht benommen und als Letzter trat er zur Aufholjagd an. KTM-Pilot Vialle kontrollierte das Feld locker. Die Positionen hinter ihm wechselten stetig. Während sich Elzinga, eigentlich Europameisterschaftsfahrer, gegen die ersten Angriffe von Kevin Horgmo (Kawasaki) wehrte, trieb Simon Längenfelder seinen ehemaligen Teamkollegen Isak Gifting (KTM) in einen Fehler. Der Deutsche hatte nun als Fünfter Blick auf die Gruppe bestehend aus Horgmo, Rubini (Honda) und Elzinga. Schnell wurde Elzinga überholt, dann stürzte Horgmo, und in Runde 10 zog Längenfelder außen an Rubini vorbei!

Holeshot für Everts

In Lauf 2 reagierte Liam Everts am besten und überquerte die Holeshot-Linie vor allen anderen. Direkt dahinter sortierten sich Geerts, Vialle und Längenfelder ein. Kurz nach dem Start machte der in Lauf 1 gestürzte Geerts kurzen Prozess und übernahm die Führung. Trotz Bärenkräften konnte der Sohn von Multichamp Stefan Everts die Angriffe seines KTM-Markenkollegen Vialle nicht abwehren und musste später auch Längenfelder ziehen lassen. Nur der Fünftplatzierte Mikkel Haarup (Kawasaki) biss sich an ihm fest. Dann kam es zum mit Spannung erwarteten Zweikampf der Titelaspiranten. Als jedoch das Racing enger wurde, stürzte der Yamaha-Werksfahrer und gab kampflos die Führung ab. Der Vorsprung reichte, um weiterhin auf Rang 2 zu bleiben. Am Ende musste Geerts das Red Plate abgeben. ■



ARCHER

Doppelsieg und Red Plate: Tom Vialle (KTM)



ACEVEDO

Platz 2: Simon Längenfelder (GasGas) nutzte seine Chance

MOTOCROSS-GP SPANIEN / MXGP

Intu Xanadú Arroyomolinos (E): 29. Mai 2022, 9. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 32 Grad. **1. Lauf:** 27 Fahrer gestartet, 27 gewertet, 18 Runden à 1,660km (= 29,880 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	18	34.36,213 min = 51,810 km/h
2.	Tim Gajser (SLO)	Honda	18	+ 3,516 s
3.	Jorge Prado (E)	KTM	18	+ 8,922 s
4.	Brian Bogers (NL)	Husqvarna	18	+ 11,735 s
5.	Glenn Coldenhoff (NL)	Yamaha	18	+ 14,871 s
6.	Rubén Fernández (E)	Honda	18	+ 17,983 s
7.	Alberto Forato (I)	GasGas	18	+ 25,326 s
10.	Valentin Guillod (CH)	Yamaha	18	+ 46,691 s
11.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	18	+ 51,525 s
16.	Henry Jacobi (D)	Honda	18	+ 1.22,704 min

Intu Xanadú Arroyomolinos (E): 29. Mai 2022, 9. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 32 Grad. **2. Lauf:** 26 Fahrer gestartet, 26 gewertet, 18 Runden à 1,660 km (= 29,880 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	18	34.39,757 min = 51,721 km/h
2.	Glenn Coldenhoff (NL)	Yamaha	18	+ 3,196 s
3.	Brian Bogers (NL)	Husqvarna	18	+ 6,772 s
4.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	18	+ 12,229 s
5.	Mattia Guadagnini (I)	Gasgas	18	+ 13,918 s
6.	Tim Gajser (SLO)	Honda	18	+ 15,944 s
7.	Rubén Fernández (E)	Honda	18	+ 25,423 s
8.	Mitchell Evans (AUS)	Honda	18	+ 28,688 s
10.	Valentin Guillod (CH)	Yamaha	18	+ 33,478 s
15.	Henry Jacobi	Honda	18	+ 1.00,407 min

WM-STAND MXGP

1.	Tim Gajser	404 Punkte
2.	Maxime Renaux	338
3.	Jeremy Seewer	292
4.	Jorge Prado	290
5.	Glenn Coldenhoff	272
6.	Brian Bogers	243
7.	Rubén Fernández	242
15.	Henry Jacobi	114
20.	Tom Koch (D)	41

1.	Honda	409 Punkte
2.	Yamaha	393
3.	GasGas	318

MOTOCROSS-GP SPANIEN / MX2

Intu Xanadú Arroyomolinos (E): 29. Mai 2022, 9. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 32 Grad. **1. Lauf:** 24 Fahrer gestartet, 24 gewertet, 18 Runden à 1,660 km (= 29,880 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Tom Vialle (F)	KTM	18	35.50,123 min = 50,029 km/h
2.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	18	+ 14,280 s
3.	Stephen Rubini (F)	Honda	18	+ 17,620 s
4.	Kevin Horgmo (N)	Kawasaki	18	+ 24,812 s
5.	Thibault Benistant (F)	Yamaha	18	+ 28,915 s
6.	Liam Everts (B)	KTM	18	+ 40,371 s
7.	Andrea Adamo (I)	GasGas	18	+ 45,282 s
8.	Andreas Bonacorsi (I)	Yamaha	18	+ 54,675 s
9.	Jago Geerts (B)	Yamaha	18	+ 55,292 s
23.	Kevin Brumann (CH)	Yamaha	6	+ 12 Runden

Intu Xanadú Arroyomolinos (E): 29. Mai 2022, 9. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 32 Grad. **2. Lauf:** 23 Fahrer gestartet, 23 gewertet, 18 Runden à 1,660 km (= 29,880 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Tom Vialle (F)	KTM	18	35.10,641 min = 50,965 km/h
2.	Jago Geerts (B)	Yamaha	18	+ 10,923 s
3.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	18	+ 18,624 s
4.	Liam Everts (B)	KTM	18	+ 21,288 s
5.	Mikkel Haarup (DK)	Kawasaki	18	+ 23,544 s
6.	Andrea Adamo (I)	GasGas	18	+ 29,089 s
7.	Thibault Benistant (F)	Yamaha	18	+ 31,328 s
8.	Jan Pancar (SLO)	KTM	18	+ 32,096 s
9.	Stephen Rubini (F)	Honda	18	+ 47,351 s
17.	Kevin Brumann (CH)	Yamaha	18	+ 1.49,448 min

WM-STAND MX2

1.	Tom Vialle	382 Punkte
2.	Jago Geerts	372
3.	Simon Längenfelder	287
4.	Mikkel Haarup	266
5.	Kevin Horgmo	259
6.	Andrea Adamo	227
7.	Kay de Wolf (NL)	211
16.	Jeremy Sydow	88
17.	Kevin Brumann	76
38.	Noah Ludwig	7

1.	KTM	402 Punkte
2.	Yamaha	398
3.	GasGas	337

MOTOR MARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



BMW



Z8 ALPINA Roadster V8, Nr. 400 von 555 Stück, EZ: 09/2003, org. 26400 km, 381 PS, schwarz, Leder crema-schwarz (sehr selten), Vollausstattung, Hardtop, im Bestzustand aus Sammlerhand, VB 349.000,- €. Tel. 0175/3561933

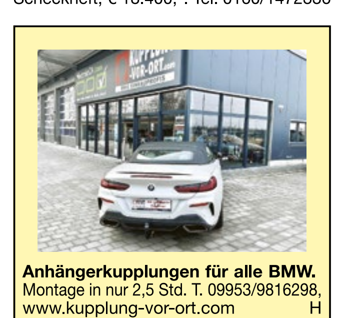
mehr: motor-klassik.de Nr. 58381



BMW E30 325i Cabrio, Erstbesitz seit 4/88, malachitgrün, Leder beige, 210000 km, Hardtop, Sitzheizung, 15"Kreuzspeicher-felgen, Sperrdifferenzial, Eurollnachrüs-tung, feuerverzinkt, Dok. BMW-Scheck-heftpflege bis jetzt, Classic-Gutachten(2), 22.000,- €. Tel. 0831/68443



735i V8, 1. Hand, Sammlerzustand, Au-tom., Bj. 1/97, 139000 km, Leder, Klima, Scheckheft, € 18.400,-. Tel. 0160/1472336



Anhängerkupplungen für alle BMW. Montage in nur 2,5 Std. T. 09953/9816298, www.kupplung-vor-ort.com H

BMW Alpina

Suche Alpina Fzg. bis 2003. 0172/8339378 H

Ferrari



328 GTS, 1989, 80000 km, ABS, H-Kennz., schwarz, Leder grau, schöner Orig.-Zustand., 85.500,- €, Inzahl. mögl., AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, T. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58407

www.MODENA.de - Tel. 06327-97700 H

Spezial-Sportwagenversicherung, günst. Beiträge. asfimo GmbH, Tel. 02402/768989 H

Jaguar

ERSATZTEIL-GROSSLAGER! Neu und gebr., alle Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419 H

Arden

Suche original Arden Jaguar Fahrzeuge mit ZF-Getriebe, auch perfekte Japan Importe. englishcars@gmx.de H



Lotus

Suche Elise + Exige Tel. 0172/9342421 Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H



Maserati

www.MODENA.de. Tel. 06327/97700 H

Mercedes



GLC 63 AMG S 4M+, EZ 03/2020, 19892 km, 375 kW (510 PS), mojavesilber metal-lic, AHK, Performance Abgas, Distro, Pano u.v.m., 94.800,- € (MwSt. awb.) Emil Frey Kassel/Göttingen GmbH, Sanders-häuserstr. 110, 34123 Kassel, Tel. 0561/ 5000900, www.mercedes-benz-emilfrey-kasselgoettingen.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58442



AMG E 53 4M+ T *NIGHT*PANO*AHK* DYNAMIC+*, EZ 03/2022, 5000 km, 320 kW (435 PS), obsidianschwarz, Leder, Navi, Klima, LED, SD, SHZ, NR-Fzg., AHK, 115.998,- € (MwSt. awb.) Nord-Ostsee Automobile GmbH & Co. KG, Schulstr. 34, 24866 Schleswig, T. 04621/42049995 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58421



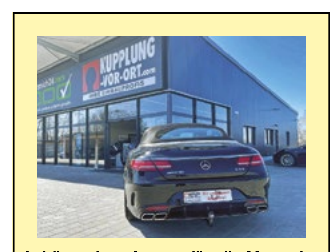
A 45 AMG 4M+, EZ 01/2018, 32015 km, 280 kW (381 PS), mountaingrau metallic, Leder, PerfAbg+PANO+HiFi+COM+Ex-klusiv, 39.700,- € (MwSt. awb.) Emil Frey Kassel/Göttingen GmbH, Sandershäuser-str.110, 34123 Kassel, Tel. 0561/5000900, www.mercedes-benz-emilfrey-kasselgoettingen.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58443

Suche SLS-Coupé. Tel. 0172/9342421 H



63S Blue Ocean, 1 v. 3 dt. Sondermodellen, Keramik Bremsen, 510 PS, 17000 km, wie Neuw.-Zust., nur 128.900,-€. 0152/29362733



Anhängerkupplungen für alle Mercedes und AMG, z.B. SL - SLK - alle AMG - Smart. Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, Tel. 09953/9816298 H



AMG GT Coupe, EZ 01/2022, 3001 km, 390 kW (530 PS), Schwarz, Leder, Navi, Klima, PANO, COMAND 136.950,- € (MwSt. awb.) Emil Frey Kassel/Göttingen GmbH, Sandershäuserstr.110, 34123 Kassel, Tel. 0561/5000900, www.mercedes-benz-emilfrey-kasselgoettingen.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58441



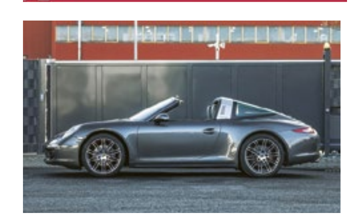
www.varex.com

SLS- / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegern-see, varex@varex.com, 08022/6607080H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58429

www.Rennsportshop.com

Porsche



991 Targa, 42950 km, 349 PS, achatgrau met., Vollleder agategrau, Approved 03/23, 116.900,- €. Steffling GmbH, Ringbahnstraße 15, 41460 Neuss, Tel. 0163/2407766, fs@pannhorst.co, www.pannhorst.co H



100% wie ab Werk! Für viele Porsche - auch für die ganz neuen Modelle. www.digitaletechnik.de, T. 08141/512470 H

Renn/Rallye



Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H





Smart

www.berlin-tuning.com H

Tesla



Jetzt für alle Tesla 3/S/X/Y abnehmbare Anhängerkupplungen, Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, 09953/9816298 H



VW



Golf 2 GTI, Kat, 107 PS, 5-Gang, 5-türig, EZ 4/1987, 95000 km, Schiebedach, 15 mm tiefer, BBS-LM Felge 195/50, silber, sehr gepflegter Zustand, VB 13.500, - €. gerhard.hitzler@t-online.de

Kaufgesuche

MM kauft! Fahrzeuge der Oberklasse Ganze Sammlungen o. einzelne Fahrzeuge Ferrari AMG RR Bentley Lamborghini etc. 0172 4592434*marino@mm-cars.eu H



Verschiedenes

Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H



Versicherungen



Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 25/22

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ____________

unter ❏ Autos ❏ Motorräder

❏ als Privatanzeige

❏ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❏ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❏ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❏ MOTORSPORT aktuell € 2,70
❏ auto motor und sport € 4,50
❏ MOTORRAD € 4,50
❏ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❏	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❏	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❏	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❏ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Name / Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE



BALDAUF/TEN BRINK

Das Comeback der Fans auf den Campingplätzen: Endlich wieder Hochstimmung bei den 24 Stunden am Nürburgring

Das geht nicht mehr lange gut

GP Monaco
MSa 25/2022

Günther Steiner sollte seinem offensichtlich überforderten Crash-Kid („Auto zu breit") endlich die Karre entziehen, das kann ja nicht mehr lange gutgehen. Außerdem gefährdet Schumacher permanent den Rest des Feldes und sprengt damit langsam jeden Budgetdeckel.

Holger M. Wagner
per E-Mail

GP Monaco: Eine Prozession

GP Monaco
MSa 25/2022

Leider kann ich nur wenig Positives zum Rennen in Monte Carlo ausführen. Warum startete das Fahrerfeld nicht früher ins Rennen? In der Vergangenheit war so was üblich, siehe 1996 Monte Carlo? Bis das Rennen startete, war die Strecke fast trocken. Die Herausforderung des Regens war fast weg. Danach die typische Prozession dort. Symptomatisch Alonso vor Hamilton. Eine andere Strecke mit Überholmöglichkeit wäre dort angebracht. Leider ist in Monte Carlo die Frage spannender, welche Promis anwesend sind.
LEIDER!

Christopher Hachenberg
D-63674 Altenstadt

Yuki Tsunoda

Auftritt bei Servus TV
MSa 24/2022

Der Hangar 7 von Red Bull in Salzburg ist für uns Motorsportfans jeden Montag bei Servus TV Sport Talk ein super Ort, um viele Racer hautnah kennen zu lernen. Rolf Paudtke schaffte es, das Alpha Tauri-Nachwuchstalent Yuki Tsunoda in die Talkrunde zu bringen, Yuki gewann mit seiner japanischen Zurückhaltung und durch präzise und fachliche Antworten schnell die Sympathie der Zuschauer. Persönlich hatte ich den Eindruck, Yuki fühlt sich unter den Fittichen von Franz Tost im Team sehr wohl. Beste Voraussetzungen für Rennerfolge – und um die Formel 1 auch in Japan wieder populärer zu machen.

Rudolf Ratzenberger
A-5020 Salzburg

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

15. Juni 2022: Freies Fahren Oschersleben (Pkw/Bike)

20. Juni 2022: Freies Fahren Bilster Berg (Pkw)

18. Juli 2022: Freies Fahren Bilster Berg (Pkw)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

TV-Programm

Samstag, 04. Juni

09.30	Formel E Jakarta, Rennen **LIVE**	Pro Sieben
10.50	Formel E Jakarta, Rennen (Aufz.)	Eurosport 2*
ab 11.00	Isle of Man TT, die besten Rennen (6 Folgen)	Motorvision TV*
12.25	Moto3-WM Barcelona, Qualifying **LIVE**	Servus TV
13.30	MotoGP Barcelona, FP4 & Qualifying **LIVE**	Servus TV
13.45	Endurance-WM Spa, Startphase **LIVE**	Eurosport 1
14.45	Endurance-WM Spa, Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
15.10	Moto2-WM Barcelona, Qualifying **LIVE**	Servus TV D**
20.00	Speedway-WM, Teterow **LIVE**	Eurosport 1
20.00	Isle of Man TT 2022, Honda-Team	Motorvision TV*
20.55	IMSA-Sportwagen, Detroit **LIVE**	Motorvision TV*

Sonntag, 05. Juni

ab 06.00	Endurance-WM Spa, Rennen **LIVE** (Forts.)	Eurosport 2*
10.20	Motorrad-WM Barcelona, Vorberichte **LIVE**	Servus TV
11.00	Moto3-WM Barcelona, Rennen **LIVE**	Servus TV
12.05	Moto2-WM Barcelona, Rennen **LIVE**	SRF 2
12.20	Moto2-WM Barcelona, Rennen **LIVE**	Servus TV
13.00	IndyCar Series, Indy500 (Zus./Wh.)	Sky Sport F1*
13.50	MotoGP Barcelona, Rennen **LIVE**	SRF 2
14.00	MotoGP Barcelona, Rennen **LIVE**	Servus TV
15.15	Rallye-WM Sardinien, Power Stage (Aufz.)	Servus TV D**
18.45	IndyCar Series Detroit, Training (Zus.)	Sky Sport F1*
19.45	IndyCar Series Detroit, Qualifying (Zus.)	Sky Sport F1*
20.05	Isle of Man TT 2022, Preview Show	Motorvision TV*
21.00	IndyCar Series Detroit, Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
21.00	NASCAR Cup Series, Illinois **LIVE**	Motorvision TV*
21.00	Endurance-WM Spa, Highlights	Eurosport 1
21.00	Rallye-WM Sardinien, Highlights	Sport 1

Montag, 06. Juni

20.00	Isle of Man TT 2022, Quali-Highlights	Motorvision TV*
ab 22.00	Motocross-WM Ernée, alle Läufe (Aufz.)	Eurosport 2*

Dienstag, 07. Juni

20.00	Isle of Man TT 2022, RST SBK TT (Zus.)	Motorvision TV*

Livestream/Internet

Freitag, 03. Juni

ab 09.00	Motorrad-WM Barcelona, alle FP1 **LIVE**	DAZN.de*
ab 13.15	Motorrad-WM Barcelona, alle FP2 **LIVE**	DAZN.de*
22.00	Rallye-WM Sardinien, Tages-Highlights	redbull.tv

Samstag, 04. Juni

02.10	Formel E Jakarta, 1. Freies Training **LIVE**	ran.de
03.55	Formel E Jakarta, 2. Freies Training **LIVE**	ran.de
05.30	Formel E Jakarta, Qualifying **LIVE**	ran.de
ab 09.00	Motorrad-WM Barcelona, alle FP3 **LIVE**	DAZN.de*
09.30	Formel E Jakarta, Rennen **LIVE**	ran.de
ab 12.25	Endurance-WM 24h Spa, Rennen **LIVE**	servustv.com
ab 12.25	Mot.-WM Barcelona, alle Qualifyings **LIVE**	servustv.com
ab 12.35	Mot.-WM Barcelona, alle Qualifyings **LIVE**	DAZN.de*
13.30	Rallye-WM Sardinien, WP14 **LIVE**	servustv.com
16.00	Rallye-WM Sardinien, WP16 **LIVE**	servustv.com
22.00	Rallye-WM Sardinien, Tages-Highlights	redbull.tv

Sonntag, 05. Juni

09.00	Rallye-WM Sardinien, WP19 **LIVE**	servustv.com
ab 10.20	Motorrad-WM Barcelona, alle Rennen **LIVE**	servustv.com
ab 11.00	Motorrad-WM Barcelona, alle Rennen **LIVE**	DAZN.de*
12.00	Rallye-WM Sardinien, Power Stage **LIVE**	servustv.com
22.00	Rallye-WM Sardinien, Tages-Highlights	redbull.tv

* kostenpflichtig   ** nur in Deutschland

Vorschau


MERCEDES

Formel E in Jakarta: Wer holt den Sieg im neunten Rennen der Elektro-WM?


TOYOTA

Rallye-WM: Kalle Rovanperä jagt in Sardinien nach dem nächsten Erfolg


MOTOGP

MotoGP: Die knallharten Kämpfe um den Titel gehen in Barcelona gleich weiter

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

02.–05.06.	Rallye-WM, Alghero/Sardinien	I
04.06.	Formel E, Jakarta	RI
04.06.	IMSA-Sportwagen, Detroit	USA
04.06.	NASCAR Xfinity Series, Portland	USA
04./05.06.	NASCAR Truck/Cup Series, Illinois	USA
04./05.06.	Rundstreckentrophy, Spielberg	A
05.06.	IndyCar Series, Detroit	USA
05.06.	GTWC Europe Endurance, Le Castellet	F

Motorrad

03.06.	Speedway Pfingstchallenge, Güstrow	D
04.–10.06.	Road Racing, Isle of Man TT	GBM
04.06.	Speedway-GP, Teterow	D
04.06.	US-Motocross, Hangtown	USA
04./05.06.	Endurance-WM, 24h Spa-Francorchamps	B
05.06.	Motorrad-WM, Barcelona	E
05.06.	Bergringrennen, Teterow	D
05.06.	Motocross-WM, Ernée	F
05.06.	Speedway Pfingstpokal, Güstrow	D
06.06.	Speedway WM-Qualifikation, Abensberg	D